

Hållbar finansieringsmodell för typgodkännandeverksamheten i Sverige



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg

Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2025-3333

Författare Katarina Noren, Heba Kurdi, Janike Rudert

Månad År September 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Typgodkännandeverksamheten i Sverige har under de senaste åren genomgått stora förändringar. Det ökade intresset från tillverkare och överflyttningen av ärenden efter Storbritanniens utträde ur EU har lett till att Transportstyrelsens roll som godkännandemyndighet har förändrats. Denna rapport tillkom utifrån ett behov att analysera verksamhetens långsiktiga förutsättningar och att belysa möjliga styr- och finansieringsmodeller inför framtiden.

Uppdraget att genomföra utredningen gavs till Katarina Norén av avdelningsdirektören för Väg och järnväg sommaren 2024. Förutom Katarina Norén har arbetet utförts av Heba Kurdi och Janike Rudert i nära samverkan med värdefullt stöd från Pär Norling, Per Johansson, Anna-Karin Bergström och andra sakkunniga inom både Transportstyrelsen och externa aktörer.

Rapporten är uppbyggd i ett antal huvudkapitel som tillsammans ger en helhetsbild av typgodkännandeverksamheten, dess utmaningar och förutsättningar för en hållbar framtid. Den riktar sig till branschorganisationer, departement, tillverkare och tekniska tjänster.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som bidragit med kunskap, inspel och synpunkter på rapporten.

Borlänge 3 september 2025

Katarina Norén
Ansvarig utredare

Heba Kurdi
Janike Rudert

Summary

Sweden's type approval authority, managed by the Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen), plays a key role in ensuring that vehicles, systems, and components meet EU safety, environmental, and performance standards. In recent years, the type approval operation has expanded rapidly due to increased global demand, regulatory changes, and external factors such as Brexit. This growth has highlighted structural weaknesses in the current funding model, which is too inflexible to accommodate the scale and pace of demand growth.

The purpose of the investigation is to evaluate the current governance and funding structure and propose a more sustainable, long-term solution that enables the agency to deliver predictable, efficient service to the automotive industry. The goal is to support both national and international manufacturers while maintaining a high level of regulatory integrity.

A mixed-methods approach was used, combining quantitative analysis of 2019–2024 data on case volumes, revenue, cost efficiency, and labor productivity, with qualitative data from surveys and in-depth interviews with manufacturers, technical services, and European type approval authorities.

The results show that Sweden has become one of Europe's most active and trusted type approval authorities, particularly after Brexit. The number of handled cases has grown from a few hundred in 2015 to over 7,000 in 2024, while customer satisfaction remains high. Businesses particularly value the agency's competence, short lead times, and high level of communication. However, even small delays now risk major disruptions in production for global manufacturers, and the agency has already had to limit new clients due to capacity constraints.

Four future scenarios have been analyzed, with the recommendation to implement a two-step funding and governance model that allows the type approval unit to retain its fee revenues, rather than relying on fixed agency-wide allocations. Comparisons with the Netherlands, Ireland, and Finland show that Sweden's model is unique in its limited budget autonomy. Other countries with fee-retention models exhibit greater flexibility and scalability in line with market demands.

The report concludes that for Sweden to maintain its strategic position and continue supporting both national and international vehicle manufacturers, a sustainable and autonomous financing solution is urgently needed, along with clear political direction.

Sammanfattning

Avdelningschefen för Väg och järnväg (VJ) gav den 16 juli 2024 Katarina Norén i uppdrag att, med stöd av bl.a. enhet Teknik väg, utreda om andra styr- och verksamhetsformer för typgodkännandeverksamheten kan bidra till en mer förutsägbar och stabil finansiering.

Syftet med uppdraget är att Transportstyrelsen bättre än i dag ska kunna tillgodose branschens önskemål om service i Sverige. En uppskattad verksamhet i stark tillväxt.

En uppskattad verksamhet i stark tillväxt

För att serietillverka fordon för den europeiska marknaden måste en fordons-, komponent- eller systemtillverkare ansöka om typgodkännande hos en europeisk godkännandemyndighet. För mer information om vad en godkännandemyndighet är och om typgodkännandeprocessen se bilaga 1 och 2.

Transportstyrelsen är utsedd av regeringen att vara godkännandemyndighet för vägfordon i Sverige.¹ Tillverkare av vägfordon kan välja vilket lands myndighet de vänder sig till, men när de väl valt myndighet kan de inte byta myndighet för den fordonstyp som en ansökan om typgodkännande avser. En ansökan kan sedan vara aktuell för utökningar av den aktuella fordonstypen i upp till 10 år.

EU-förordningarnas krav och tillämpning

EU-förordningarna anger de områden som godkännandemyndigheten ska hantera, och förvaltningslagen anger att ansökningarna som kommer in ska tas emot skyndsamt och behandlas likvärdigt. I praktiken finns dock inte alltid möjlighet att anpassa resurser och kompetens till kraven i regelverken, eftersom EU-ländernas resurssättning, organisation och finansieringsformer av verksamheten ser mycket olika ut. Det leder till olika grad av service för olika tjänster, vilket i sin tur styr efterfrågan. Delvis speglas servicenivån av hur stor fordonsindustrin i landet är, men det finns tydliga undantag.

Exempelvis har Nederländerna eller Luxemburg en relativt liten egen fordonsindustri – trots det har länderna en hög ambitionsnivå när det gäller typgodkännandeverksamhet. I Norden har Finland och Danmark valt att ha väldigt små verksamheter. I Sverige finns inget ställningstagande varken från regeringen eller från Transportstyrelsen om vilken ambitionsnivå typgodkännandeverksamheten bör ha.

Sveriges typgodkännandeverksamhet

Historiskt har Sverige haft en liten godkännandemyndighet. Men 2018 tog Transportstyrelsen, efter behandling i styrelsen samt samråd med

¹1 kap. 8 § fordonsförordning (2009:211).

Regeringskansliet, beslut om att Sverige skulle vara ett av de länder som tar emot Storbritanniens godkännanden efter brexit (Storbritanniens utträde ur EU 2020). Sedan 2017 har verksamheten blivit cirka 3 gånger större mätt i antal ärenden (7 238 stycken 2024²). Mätt i antal anställda har verksamheten under gått från några få anställda till 29 anställda.

Mätt i antal utfärdade helfordonsgodkännanden är Transportstyrelsen rankad på femte plats år 2024³ och mottog 6 procent av den totala ärendemängden i Europa vad gäller antalet utfärdade certifikat för helfordonsgodkännande⁴. Dessutom hade myndigheten mycket hög kundnöjdhet (NKI 88). En majoritet av de globala fordonstillverkarna är i dag kund till eller för dialoger med Transportstyrelsen om att anlita den svenska godkännandemyndigheten. Nuvarande kunder är nöjda med hygienfaktorer såsom ansökningstid, tillförlitlighet (handläggningstid och kvalitet) och pris, vilket bedöms ligga något över genomsnittlig prisnivå i Europa. Särskilt nöjda är fordonstillverkarna med kompetensen och den nära dialogen med myndigheten. Verksamheten kan, förutom en mycket hög kundnöjdhet, visa en tydlig ökning av kostnadseffektivitet och arbetsproduktivitet trots den kraftiga tillväxten efter brexit.

Godkännandemyndigheten har även skyldigheter att testa att de typgodkända fordonens emissions- och koldioxidvärden i drift stämmer överens med värdena vid typgodkännandet (ISC⁵ och ISV⁶). Sverige har hittills valt att lägga ovan nämnda tester samt merparten av kontrollerna av produktionsöverensstämmelse (CoP-verksamheten⁷) hos privata aktörer, s.k. tekniska tjänster. Ansökningarna om typgodkännande hanteras däremot av medarbetare på Transportstyrelsen. Totalt hade Transportstyrelsens typgodkännandeverksamhet kostnader på drygt 43 miljoner kronor 2024, varav testkostnader på 6 miljoner kronor. Kostnaden för verksamheten bedöms öka till runt 50 miljoner kronor per år de närmaste åren, vilket endast delvis är inkluderat i den nu beslutade treårsbudgeten. Omfattningen på ökningen är förutom antalet ansökningar för nya regler för emissionsgodkännanden beroende av upphandlade priser och fordonstillgång samt tolkning av de regelverk som är nya eller under utarbetande.

² Detta omfattar samtliga produkter inom typgodkännandeverksamheten, vilket framgår av tabell 11 i bilaga

4. Endast certifikat utfärdades 6 540 år 2024.

³ Enligt uttag från EU:s databas ETEAS där godkännandemyndigheterna rapporterar in sina helfordonsgodkännanden.

⁴ Europeiska kommissionen. (2023). Hela fordonstypgodkännanden per GTAA.

⁵ Godkännandemyndigheten testar med stöd av en upphandlad teknisk tjänst att emissionsöverensstämmelse fortsätter under produktens hela livslängd. Har gällt fr.o.m. 2020.

⁶ Godkännandemyndigheten ska med stöd av upphandlade tekniska tjänster genom tester säkerställa att fordonstillverkarnas angivna värden för koldioxid är korrekta. Gäller båda lätta och tunga fordon fr.o.m. 2025.

⁷ Fortlöpande kontroll (conformity of production).

Typgodkännandeverksamheten inklusive testerna går sedan 2022 med överskott, där intäkter redovisas på inkomsttitel till statskassan och överskottet redovisas till staten samlat på myndighetsnivå.

Fortsatt tillväxt skapar behov av strategiskt vägval

Fram till 2024 har den ökade efterfrågan från kunderna mötts upp genom övertid, anställningar och undanträngning av annan verksamhet inom avdelning VJ. Transportstyrelsen erhöll drygt 80 miljoner kronor år 2023 som kompensation för kostnaderna vid övertagande av typgodkännandehandelen i samband med brexit. Generaldirektören har avsatt 16 miljoner kronor i extra anslagsmedel fram till 2024. Fr.o.m. 2025 har regeringen avsatt 38 miljoner kronor per år till nya obligatoriska tester (ISV). Både brexitmedlen och extra anslag för tester har också använts till andra avdelningar på Transportstyrelsen.

Under 2024 och 2025 har det blivit tydligt att det inte är hållbart att systematiskt fortsätta låta medarbetarna arbeta övertid för att möta efterfrågan. Avdelningen har inte heller möjlighet att fortsätta prioritera ned annan verksamhet för att låta typgodkännandeverksamheten växa. Kunderna kan inte byta godkännandemyndighet för befintliga typer och ett byte av myndighet för nya ansökningar samt förseningar i ansökningsprocessen är normalt förknippade med stora kostnader för tillverkarna redan efter några veckor.

För typgodkännandeverksamheten har det kritiska ekonomiska läget på väg och järnvägsavdelning (VJ) dessutom inneburit att en person fått sluta och stora volymer av obligatoriska tester skjuts framåt i tiden. Samtidigt har efterfrågan vuxit med 62 procent under 2024 i jämförelse med år 2023 samt med 40 procent de första tre månaderna 2025 jämfört med 2024. Efterfrågan förväntas växa även de närmaste åren. För 2025–2027 skulle verksamheten behöva rekrytera 7–9 personer ytterligare för att möta den prognos som utredningen bedömer mest trolig.

En rad omvärldsfaktorer – såsom ny teknik i form av t.ex. förarstödsystem och autonoma fordon, strängare säkerhets- och emissionskrav (bl.a. Euro 7), handelstullar, konjunktursvängningar och strukturomvandling inom industrin – gör att efterfrågan och komplexiteten ökar men också att efterfrågan är mycket svår att förutsäga. Dessutom kommer det inom några år krävas ett helt annat arbetssätt och annan kompetens för typgodkännande när den nya autonoma tekniken introduceras 2027 i längre serier. Ett annat område är godkännanden inom cybersäkerhet, där det behövs en helt ny kompetens som inte finns på myndigheten i dag. Arbetssättet bedöms bli mer likt det systemperspektiv som finns inom andra transportslag.

I denna utredning har kontakter tagits med de största tekniska tjänsterna och 12 stora tillverkare för att få en så bra prognos de närmaste åren som

möjligt. Intervjuer har även gjorts med typgodkännandeverksamheterna i Nederländerna, Irland och Finland samt flera tekniska tjänster. Alla myndigheter vittnar om samma utmaningar de närmaste åren, men de andra tre myndigheterna säger sig kunna parera tillväxten ekonomiskt då de disponerar sina avgiftsintäkter.

Slutsatsen i Sverige är att det inte är möjligt att ta emot denna ökning och samtidigt utveckla ett nytt arbetssätt och ny kompetens med nuvarande resursfördelning. Därför behöver ett strategiskt vägval göras vad gäller ambitionsnivå och finansieringsform.

Industrin behöver förutsägbarhet och långsiktighet

Våra intervjuer med de stora kunderna visar att typgodkännandet är ett avgörande steg i produktionsprocessen. Redan vid en försening på två veckor är exempelvis lagringsytorna för nya fordon slut och efter två till fyra veckor vittnar flera kunder om att de måste stänga fabriker och avgörande avtal riskerar att brytas. De framhåller att den nära och direkta dialogen med kunniga medarbetare på Transportstyrelsen ger dem insyn och möjlighet att så långt det är möjligt minska osäkerheterna i denna del av processen. Förutsägbarhet är viktigare än pris och handläggningstid i viss mån. Det framgår också att tack vare det rykte Sverige arbetat upp planerar flera stora globala tillverkare att lägga över sina typer till Sverige under 2025. Planeringen av produktionen för de stora tillverkarna sker normalt minst ett år i förväg och tillverkarna förväntar sig att den ansökningstid som vi håller i dag (cirka 10 arbetsdagar i genomsnitt) ska hållas under den tid som typen finns (dvs. 5–10 år). De förväntar sig också att vi i god tid kommunicerar eventuella förändringar i handläggningstid och för en dialog med dem om hur detta ska lösas (t.ex. sommarsemestrar).

Fyra scenarier har analyserats

Utredningen har analyserat fyra scenarier fram till 2030. Det faktum att tillverkarnas typer är låsta till den myndighet som de först ansökt hos innebär att en snabb avveckling av verksamheten inte är möjlig. I stället kommer ansökningstiderna att öka till att börja med och de som kan söka sig till andra myndigheter kommer att göra det successivt. Kvar blir de tillverkare som inte kan flytta sina typer, dvs. den gamla tekniken. Det är över en tidsperiod på cirka 5–7 år möjligt att avveckla/minska verksamheten med olika fokus och med större eller mindre konsekvenser för olika delar av industrin, vilket beskrivs i olika scenarier i den här rapporten.

Svårigheten bedöms framför allt vara att kombinera uppbyggnad av kompetens för den nya tekniken samtidigt som nedtrappning sker av den löpande verksamheten. Sannolikt är det svårt att behålla/bygga ny kompetens och behålla de större kunderna i ett sådant scenario. Strävan borde i stället vara att avveckla/begränsa verksamheten på ett sätt som ger

så små negativa konsekvenser för industrin som möjligt och som ger möjlighet att när detta är gjort ge service till de svenska små och medelstora företag som har svårighet att vända sig utomlands. Om ett beslut om begränsning tas är det troligaste scenariot att myndigheten väljer att fokusera på ett kompetensområde och närmast till hands ligger i så fall emissioner, som myndigheten i dag är framstående inom. Strävan kommer då att vara att behålla kundnöjdheten och några av de ledande kunderna och därmed ge möjlighet att behålla kompetens inom detta område. Det är dock fortfarande troligt att majoriteten av kunderna som har möjlighet väljer en annan myndighet som har ett mer heltäckande erbjudande och har kompetens inom ny teknik. De kostnadskrävande testerna kommer först att öka kraftigt och sedan kunna minskas allteftersom kunderna byter myndighet (5-10 år). Detta måste pareras med anslag.

Övriga begränsningsscenarier innebär i stor utsträckning en återgång till läget före brexit med fokus på svenska små och medelstora företag.

Utredningen har även analyserat två tillväxtscenarior. Ett mellanscenario och ett efterfrågestyrt scenario. I mellanscenariot får verksamheten en något utökad femårsbudget för att kunna parera vissa efterfrågesvängningar. Finansiering sker genom omprioritering på myndighetsnivå där typgodkännandeverksamheten får ytterligare 10 miljoner kronor för den löpande verksamheten upptrappat på två till tre år. Fr.o.m. 2027 kommer liksom i övriga scenarier en kraftig ökning av testmedel att behöva tillföras i budgeten). Dessutom ställs krav på att verksamheten ska kunna effektiviseras ytterligare genom införande av mer digitaliserat arbetssätt och genom att ta vara på stordriftsfördelar. I detta scenario görs inga stora förändringar i styrmodell annat än att en tydligare uppföljning görs i form av en ”intern resultatenhet” för att säkerställa långsiktighet - mer likt produktredovisningen. Därför innebär scenario ”mellan” att vi dels kommer att säga nej till en merparten nya kunder, dels kommer att säga nej till delar av de gamla kunderna som kan vända sig till andra myndigheter med sina emissionsgodkännande på grund av att testerna blir för dyra för oss att genomföra.

Mellanscenariot är en miniminivå för att kunna fortsätta ge god service till nuvarande kunder samt ta emot viss mängd nya kunder och emissionsgodkännanden, samtidigt som kompetens kan börja byggas för en helt ny teknik och godkännandeprocess. Parallellt med att scenario ”mellan” införs rekommenderar utredningen att en framställan om att specialdestinera avgifterna redan 2026 till myndigheten snarast bereds, eftersom samtliga riksdagens kriterier för detta bedöms vara uppfyllda. Vi ser också att styrmodellen fungerar väl hos de myndigheter i Europa som vi intervjuat där myndigheten behåller avgiftsintäkter. En specialdestinering av avgifterna ger en tydlighet för typgodkännandeverksamheten men det innebär också en

begränsning för hur medlen får användas inom myndigheten och minskar den flexibilitet som Transportstyrelsen använt sig av i det svåra ekonomiska läget som nu råder. Utredningen ser dock att de nackdelar i form av långsamhet och oförutsägbarhet som anslagsprocessen skapar är större än nackdelarna med en specialdestinering. Den stora ökningen av testmedel innebär också en stor osäkerhet för Transportstyrelsens samlade ekonomi.

Slutligen har vi ett ”efterfrågestyrt” scenario, där Sverige i likhet med Nederländerna ges möjlighet att fortsätta ge den uppskattade service nivå som finns idag. Scenariot ger också möjlighet till effektivisering genom att ta vara på stordriftsfördelar och behålla och rekrytera hög kompetens. I ett makroperspektiv skapas sannolikt fler arbetstillfällen i Sverige och bidrag kan ges till regeringens strävan mot en position som mer än i dag bidrar till fordonsklustret i Sverige och en stark position i det internationella arbetet. I detta scenario skapas sannolikt ett resultat enhet direkt under avdelningschefen eller generaldirektören som får direkt destinerade avgiftsintäkter. Med detta scenario kan även ett ställningstagande om ambitionsnivå för verksamheten komma från regeringens sida.

Förslag på förändrad styr-/finansieringsmodell i två steg

Slutsatsen är att det inte går att styra typgodkännandeverksamheten år från år. Styrmodellen måste ge möjlighet till att långsiktigt skapa förutsägbarhet åt kunderna, oavsett om det är fråga om att avveckla hela eller delar av verksamheten eller att möta den ökade efterfrågan och den nya tekniken.

Även om inget tydligt politiskt ställningstagande har gjorts om vilken ambitionsnivå Sverige ska ha för sin typgodkännandeverksamhet, är slutsatsen att både nuvarande och tidigare regering har gjort/gör tydliga satsningar för att stödja fordonsindustrin. Även sedan industrin till stora delar fått utländska ägare har regeringen värnat om arbetstillfällen och de innovativa kluster som byggs runt industrin. Utredningen bedömer att det är i linje med regeringens politik att Sverige har en typgodkännandeverksamhet som kan ta emot ansökningar från stora globala tillverkare och också utveckla kompetensen för den nya autonoma tekniken. Utredningen menar också att när beslutet togs att ta emot brexitärenden 2018 innebar beslutet de facto att myndigheten åtog sig att ha en god service till industrin under hela typgodkännandens livstid d v s 10 år från godkännandet.

Fordonsindustrins behov av förutsägbarhet och kompetens ger ett behov av ett tydligt beslut om strategisk inriktning för verksamheten på minst 5–10 år. Utredningens bedömning är att en avveckling eller begränsning av verksamheten inte är i linje med svensk industripolitik och dessutom riskerar leda till starka synpunkter från branschen och fordonsklustret.

Därför föreslår utredningen att generaldirektören beslutar om att Sverige ska ha en godkännandemyndighet enligt scenario ”mellan” och med en intern

finansieringsmodell som ett första steg för att sedan snarast gå in med en framställan om att specialdestinera avgifterna som ett andra steg.

En strategisk inriktning bör beslutas

Generaldirektören föreslår ta följande beslut om den strategiska inriktningen:

Sverige ska vara bland de 10 största godkännandemyndigheterna i Europa. Utgångspunkten för myndighetens verksamhet ska vara att främja de transportpolitiska målen samt att främja en fungerande marknad och införande av ny teknik i Europa. Myndigheten ska arbeta för tjänster av hög kvalitet som levereras i en enkel och effektiv process som ger tillförlitlighet och förutsägbarhet för kunderna.

Godkännandemyndigheten ska bidra till att stärka det svenska kompetensklustret runt fordonsindustrin i Sverige och borga för att industrin har tillgång till kompetenta myndigheter och en relevant regelutveckling som underlättar utvecklingen av konkurrenskraftiga produkter.

Verksamheten ska styras med minst fem års horisont och finansieringen anpassas därefter.

Konsekvenser av föreslagen strategisk inriktning

Om generaldirektören tar beslut om det långsiktig strategisk position för typgodkännandeverksamhetens erbjudande enligt ovan, innebär det i sin tur att finansieringen av tillväxten ska ske genom att 10 miljoner kronor årligen (5 miljoner kronor 2025) omprioriteras inom myndigheten samt att ytterligare medel (minst 3 – 29 miljoner kronor 2025 – 2027) tilldelas till de tester som följer av ansökningarna. Det väsentliga är att budgeten och spelreglerna sätts i ett långsiktigt perspektiv, förslagsvis fem år.

Omprioritering av medel bedöms inte kunna ske inom väg- och järnvägsavdelningen VJ. En analys har genomförts med utgångspunkt från den s.k. värderingsmodellen. Om 10 miljoner kronor ska omprioriteras inom VJ, innebär det att en väsentlig del av tillsynsverksamhet inom väg (vägsäkerhetslagen, besiktning och förarutbildning) och järnväg inte kommer att kunna genomföras eller kommer att halveras (förarutbildning). Om ytterligare medel ska prioriteras inom VJ, kommer tillsyn av förarutbildning inte att genomföras och även tillsyn av infrastrukturförvaltare för spårtrafik kommer att begränsas kraftigt

Beslutet innebär, förutom omprioritering av medel inom myndigheten, i ett första steg ingen stor förändring av styrningen men beslutet kräver en tydlig och skriftlig överenskommelse mellan avdelningsdirektören på VJ och generaldirektör för att säkra långsiktighet och därmed förutsägbarhet för

industrin. Konceptet ”intern resultatenhet” kan användas mer eller mindre inom ramen för nuvarande styrmodell eller mer väl utvecklat, som t.ex. på Trafikverket (bl.a. Förarprovsverksamheten).

Förslaget innebär också att – parallellt med justeringen av den interna styrningen – en hemställan bereds till regeringen om att specialdestinera avgifterna till Transportstyrelsen. Utredningen visar att verksamheten uppfyller riksdagens krav för denna typ av finansiering. Detta bedöms också i längden vara en nödvändig förutsättning för att ge industrin förutsägbarhet och är i linje med svensk industripolitik.

Risikanalys av förslaget

- Transportstyrelsen har fr.o.m. mars 2025 sagt nej till alla nya kunder och prognosen för handläggningstiden är 30-40 dagar till sommaren. Även om förslagen i utredningen ger en hållbar finansiering så är läget så akut att om inte medel fördelas om för 2025 innebär detta produktionsstopp hos flera stora tillverkare under kvartal 2 redan.
- Osäkerhet i omvärlden (regler, konjunktur, utvecklingstakt för ny teknik etc.) och i företagens prognoser samt eftersatt utvecklingsarbete gör att även utökningen i mellanscenariot kan vara otillräcklig för att klara både nuvarande kunder och möta den tekniska utvecklingen.
- Nya regelverk utvecklas och kan innebära ytterligare resursbehov.
- Det kommer att ta tid att bygga kompetens för att typgodkänna autonoma fordon m.m.
- Med framtida eventuella byten av chefer i verksamheten kan den interna styrmodellen som är avhängig av en överenskommelse mellan general- och avdelningsdirektören komma att luckras upp eller rivas upp.
- Scenario ”mellan” kommer att innebära en försämrad service inom vissa tjänster, vilket kan innebära att förtroendet minskar hos vissa kunder. Verksamheten är en förtroendebransch och små händelser kan ge stora effekter, vilket riskerar att innebära att fler stora kunder lämnar Sverige än vi önskar.
- Om beslutet innebär en omprioritering av medel inom VJ, leder det till stora risker på grund av utebliven tillsyn inom flera områden.
- Beslutet enligt 2025 års budget som försenar obligatoriska tester kvarstår och innebär att vi inte uppfyller EU-förordningar och kommissionens krav.

Begrepp och förkortningar

CoP (Conformity of Production) "Produktionsöverensstämmelse"	Godkännandemyndigheten ska löpande kontrollera att tillverkare har rutiner och metoder på plats som säkerställer att de produkter som tillverkas överensstämmer med den godkända typen. ⁸
Disposition av avgiftsintäkter	En myndighet disponerar intäkterna från en avgiftsbelagd verksamhet. Det innebär att regeringen med stöd av riksdagens bemyndigande har beslutat att inkomsterna ska specialdestineras, det vill säga användas för att finansiera en viss verksamhet istället för att tillföras statskassan direkt.
EU-typgodkännande	Ett förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i EU-rättsakter ⁹ .
Full kostnadstäckning	Ett ekonomiskt mål som innebär att samtliga med en verksamhet direkt och indirekt förenade kostnader på några års sikt ska täckas av avgiftsintäkter.
Godkännandemyndighet	"Myndighet eller myndigheter i en medlemsstat, anmälda till kommissionen av den medlemsstaten, som har behörighet att handlägga samtliga led i förfarandet för typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter eller i ett enskilt fordonsgodkännande, tillståndsförfarandet för delar och utrustning, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall,

⁸ Med produkter avses fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter inom vägtrafik.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 artikel 3, p. 2), 167/2013, 168/2013, 2016/1628 och 2025/14.

	återkalla eller avslå ansökan om intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utse de tekniska tjänsterna och säkerställa att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse”. ¹⁰
Inledande bedömning	Godkännandemyndigheten säkerställer att tillverkaren, som ansöker om ett nytt typgodkännande, har förutsättningar att utveckla och tillverka produkter enligt gällande regler.
ISC (In-Service Conformity) Överensstämmelse av fordon i drift, avgasemissioner ej CO ₂	Godkännandemyndigheten testar med stöd av upphandlade tekniska tjänster att emissionsöverensstämmelse fortsätter för fordonen under deras normala livslängd.
ISV (In-Service Verification) Överensstämmelse av fordon i drift, CO ₂	Godkännandemyndigheten säkerställer genom tester utförda av upphandlade tekniska tjänster att fordonstillverkarnas angivna värden för koldioxid är korrekta. Gäller båda lätta och tunga fordon.
ISM (In-Service Monitoring) Övervakning av mobila maskiner i drift	Godkännandemyndigheten ska samla in data från de tester som tillverkare av mobila maskiner utför. Datainsamlingen pågår till och med 2026.
Komponent	En anordning som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som kan typgodkännas oberoende av det fordonet och som omfattas av gällande tillämpliga krav.
Marknadskontroll	Den verksamhet som bedrivs och de åtgärder som vidtas av marknadskontrollmyndigheter för att

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 artikel 3, p. 36.

	säkerställa att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter samt delar och utrustning som tillhandahålls på marknaden uppfyller de krav som fastställs i relevant unionslagstiftning om harmonisering och inte äventyrar hälsa, säkerhet, miljön eller andra aspekter av skyddet av allmänintresset. ¹¹
Offentligrättsliga avgifter	Avgifter som enskilda är skyldiga att betala till staten. I praktiken handlar det ofta om tillstånds- eller tillsynsavgifter.
Ramförordningen	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG
Separat teknisk enhet	En anordning som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat, men bara med avseende på en eller flera särskilda fordonstyper.
Specialdestination	Kallas det om riksdagen har beslutat att inkomster från offentligrättslig avgiftsbelagd verksamhet får tas i anspråk för ett bestämt ändamål på annat sätt än genom beslut om anslag. Ett exempel är när en myndighet får disponera de offentligrättsliga avgiftsintäkterna i sin verksamhet.
System	Är en sammansättning av anordningar kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon och som

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 artikel 3, p. 34.

	omfattas av gällande tillämpliga krav. Ett system utgör en väsentlig del av ett fordon.
Teknisk tjänst	Ett organ som har utsetts för att utföra provning och inspektion för typgodkännandemyndighetens räkning.
Tillverkare	En fysisk eller juridisk person som är ansvarig för alla aspekter av typgodkännandet, produktionsöverrensstämmelse och marknadskontrollfrågor oavsett om personen är involverad i alla steg i konstruktionen och tillverkningen av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter.
Typgodkännande	Förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven. ¹²
Uppdragsverksamhet	Det är all avgiftsbelagd verksamhet inom staten som inte räknas som offentligrättslig verksamhet. Hit hör exempelvis försäljning av frivilligt efterfrågade varor och tjänster. Ett exempel är entréer till statliga museer.
VCA (Vehicle Certification Agency)	Storbritanniens godkännandemyndighet
VJ	Väg och järnvägsavdelningen på Transportstyrelsen

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 artikel 3, p. 1.

Innehåll

FÖRORD	3
SUMMARY	4
SAMMANFATTNING	5
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	13
INNEHÅLL	17
1 INLEDNING	20
1.1 Bakgrund	20
1.2 Syfte och frågeställningar	21
1.3 Metod	21
1.4 Avgränsningar	22
2 DEN SVENSKA TYPGODKÄNNANDEVERKSAMHETEN I ETT EUROPEISKT PERSPEKTIV	23
2.1 Miniminivån för service	23
2.2 Sverige i jämförelse med andra länder	23
2.3 Antal typgodkännanden över tid	24
2.4 Experters bild av utvecklingen	26
2.5 Djupintervjuer med utländska godkännandemyndigheter	27
2.6 Typgodkännandeverksamhetens utveckling i Sverige	29
3 KUNDNÖJDHET	29
3.1 Regeringsuppdrag Handläggningstider, service och bemötande	30
3.2 Servicenivå och kundlojalitet	32
3.2.1 Serviceskyldighet	32
3.2.2 Servicenivå i praktiken	32
3.2.3 Kundlojalitet och flexibilitet	32
3.3 Enkät och intervjuer	33
3.3.1 Kunderna föredrar en svensk godkännandemyndighet	33
3.3.2 Nuvarande ledtider	34
3.3.3 Konsekvenser av försenade ledtider	35
3.3.4 Hur Transportstyrelsen kan bli bättre	36
3.3.5 Intervju tekniska tjänster	36
3.3.6 Analys och reflektion av kundundersökningar	37
4 EKONOMISK UTVECKLING OCH PROGNOSEN AV TYPGODKÄNNANDEVERKSAMHETEN	38
4.1 Metod	38
4.2 Historisk utveckling av antalet ärenden åren 2015–2024	40
4.3 Kostnadseffektivitet och arbetsproduktivitet	41

4.3.1	Kostnadseffektivitet	41
4.3.2	Arbetsproduktivitet	43
4.3.3	Diskussion	44
4.4	Utveckling av intäkter och ackumulerat resultat 2019–2024	44
4.4.1	Diskussion	45
4.5	Prognos: Hur kan typgodkännandeverksamheten utvecklas i framtiden?	47
4.5.1	Prognos för konsultkostnader för emissionstester	48
4.6	Känslighetsanalys antal ärenden	50
4.6.1	Diskussion	50
4.7	Konsekvenser av omprioritering inom avdelning Väg och järnväg	52
5	EFFEKTIVISERINGSARBETET INOM DEN SVENSKA GODKÄNNANDEMYNDIGHETEN	54
5.1	Implementerade effektiviseringsåtgärder	54
5.2	Planerade förbättringsinitiativ och effektiviseringar utifrån scenario "mellan" och scenario "efterfrågestyrt"	55
6	FYRA SCENARIER FÖR HÅLLBAR VERKSAMHET	56
6.1	Scenario 0 – Ingen åtgärd	56
6.2	Scenario 1- begränsning av verksamheten	57
6.3	Scenario mellan	59
6.4	Scenario efterfrågestyrt	59
6.5	Sammanställning av scenarierna för- och nackdelar	60
6.6	Sammanställning av kostnader för scenarierna	62
7	ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR EN HÅLLBAR FINANSIERING	63
7.1	"Intern resultatenhet" (alternativ 1)	64
7.2	Specialdestinerade avgifter (alternativ 3)	65
8	VILKEN STRATEGISK POSITION HAR SVERIGE TAGIT?	67
8.1	Porters modell för strategisk positionering.	68
8.2	Det svenska erbjudandet	69
8.3	Strategisk position 2030 i olika scenarier	71
9	VILKEN POSITION BÖR SVERIGE TA I FRAMTIDEN?	72
9.1	Den svenska fordonsindustrin	73
9.2	Regeringens mål	74
9.2.1	Transporter och infrastruktur	74
9.2.2	Handelspolitik och främjande	74
9.2.3	Näringspolitik	74
9.3	Diskussion	75
10	RISKANALYS	77
11	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	79

BILAGOR	80
Bilaga 1 Om godkännandemyndigheten	80
Typgodkännandeverksamheten	80
Teknisk tjänst	82
Tillsyn av typgodkända fordon	82
Bilaga 2 Att vara godkännandemyndighet – vad innebär det?	84
Utse tekniska tjänster	84
Inledande bedömning av tillverkaren	84
Bevilja typgodkännande	84
Ändring av typgodkännande	84
Efter att typgodkännande beviljats	84
Överensstämmelse i drift (ISC, In-service conformity)	85
Övriga arbetsuppgifter inom godkännandemyndigheten	85
Bilaga 3 Transportstyrelsens avgifter som godkännandemyndighet	86
Bilaga 4 Historik och prognos	87
Produkter inom typgodkännande	87
Specifikation över brexitmedel	87
Prognos för antalet typgodkännandeärenden	88
Bilaga 5 Scenarioanalys	89
Ingen åtgärd	89
Begränsning av verksamheten	91
”Mellan” – dedikerad budget från generaldirektören alternativt specialdestinerade avgifter som vi får behålla	97
Sverige efterfrågestyrt 2035	98
Bilaga 6 Styrning av avgiftsbelagd verksamhet	100
Offentligrättsliga avgifter	100
Full kostnadstäckning	101
Beräkning av avgifter	101
Redovisning av arbetstid	102
Transportstyrelsens finansiering av offentligrättslig verksamhet	102
Regeringens styrning av avgiftsbelagd verksamhet	104
Finansiering och uppföljning	105
Specialdestinerade avgifter	105
Tillämpningen hos Transportstyrelsen	110
Övrig typgodkännandeverksamhet hos Transportstyrelsen	111
Bilaga 7 Emissionstester ISx utveckling och prognos	113

1 Inledning

Typgodkännandeprocessen utgör en avgörande länk i fordonsindustrins känsliga produktionskedjor, där redan några veckors försening påverkar lönsamhet och konkurrenskraft. Sveriges typgodkännandeverksamhet har vuxit kraftigt efter att Storbritannien lämnade EU och verksamheten har inte tillräckligt med resurser för att möta den växande efterfrågan vilket riskera negativa ekonomiska konsekvenser för både tillverkarna och tekniska tjänster.

Dagens finansieringsmodell är inte tillräckligt flexibel för att hantera den växande och svårförutsägbara verksamheten. Därför behövs ett strategiskt beslut för att säkerställa en långsiktigt hållbar finansiering för typgodkännandeverksamheten i Sverige, möta industrins behov, bibehålla internationellt förtroende och stärka Sveriges roll i den europeiska fordonsindustrin.

1.1 Bakgrund

Inom typgodkännandeverksamheten finns det utmaningar med nuvarande budgetmodell. Modellen är inte flexibel nog att hantera ökad mängd inflöde av ansökningar samt tillkommande EU-reglering som innebär ökade kostnader. Verksamheten är starkt efterfrågestyrd och osäkerheter i omvärlden gör det mycket svårt att göra tillförlitliga prognoser. Till detta kommer att även mindre förseningar i ärendehandläggningen (2–4 veckor) riskerar leda till produktionsstopp hos världsledande tillverkare.

Verksamheten hanteras inom avdelning Väg och järnvägs (VJ):s budget som fullt ut är kostnadsbaserad där intäkterna går direkt till statskassan. Transportstyrelsen får sedan en anslagspost för de avgiftsfinansierade verksamheterna som fördelas mellan olika avdelningar och verksamheter. Det innebär att budgeten inte kan utökas utan att detta får konsekvenser för övrig verksamhet, om inte omfördelning av medel sker på myndighetsnivå eller tillskott ges av regeringen. Det finns i dag ingen uttalad ambitionsnivå för den svenska verksamheten varken på EU-, regerings- eller myndighetsnivå.

Med det kritiska ekonomiska läge som Transportstyrelsen och VJ befinner, och har befunnit, sig i har det därmed varit svårt att prioritera denna verksamhet framför många andra inom VJ som har tydligt uttalade ambitionsnivåer. Utmaningarna har hittills hanterats genom att låta antalet årsarbetskrafter växa från cirka 2-3 (2018) till 29 (2024) medarbetare och med övertid. Omställningsarbetet på VJ hösten 2024 ledde dock till att en person har slutat, samtidigt som antalet ärenden ökat med 62 procent under året och fortsatt öka med 40 procent mellan januari-mars 2025 jämfört med samma period 2024. Fortsatt övertid i början av 2025 har godkänts av

avdelningsdirektören på VJ men detta arbetssätt är inte hållbart över tid och ett avgörande behöver komma under första kvartalet 2025. Stora tillverkarna vittnar om risker för produktionsstopp i deras fabriker under kvartal 1 och 2 2025 om inte handläggningstiderna kan hållas. Därför har beslut tagits om att inga fler nya kunder tas emot samt beslut om begränsning av ansökningar från befintliga kunder förbereds.

Avdelningschefen för VJ gav den 16 juli 2024 Katarina Norén i uppdrag att med stöd av bl.a. enhet Teknik väg utreda om andra styr- och verksamhetsformer kan bidra till en mer förutsägbar och stabil finansiering. Syftet med uppdraget är att Transportstyrelsen bättre än i dag ska kunna tillgodose branschens önskemål om service i Sverige.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med utredningen är att ge förslag på en långsiktigt hållbar finansieringsmodell för typgodkännandeverksamheten i Sverige.

Utredningen behöver omfatta en beskrivning av problematiken med nuvarande budgetmodell, hur den påverkar verksamheten i dag och framöver.

1.3 Metod

Arbetet har innefattat genomgång av rapporter och annat underlag som tagits fram om typgodkännandeverksamheten. Utredarna har genomfört intervjuer med berörda chefer och medarbetare inom verksamheten, några relevanta godkännandemyndigheter och tekniska tjänster i Europa samt ett antal tillverkare. Inom ramen för utredningen genomfördes också en enkätundersökning med svenska och utländska tillverkare för att förstå verksamhetens betydelse för branschen och vad konsekvenserna skulle bli om Transportstyrelsen inte har möjlighet att leverera certifikat i tid.

Enkäten skickades till 51 svenska företag varav 20 svarade och till 21 utländska företag varav 9 svarade. Alla företagen har typgodkännanden hos Transportstyrelsen. I samband med att enkäten skickades ut genomfördes också 7 djupintervjuer med både svenska och utländska tillverkare, samt med tekniska tjänster baserade i Sverige för att få en ännu bättre bild av hur viktig den svenska godkännandemyndigheten är för företagen.

Tre myndigheter med olika profil och storlek (Nederländerna, Irland och Finland) har intervjuats i syfte att skapa en EU- jämförelse för att få en bild hur de tar sig an samma utmaningar som Sverige.

Analyser och yttranden från sakkunniga både inom Transportstyrelsen och hos andra myndigheter har varit viktiga inslag i utredningen. Bland annat har Transportstyrelsens avdelningar Sjö och luftfart, Ekonomi och Juridik

samt Ekonomistyrningsverket (ESV) varit med. Kontakt har även tagits med myndigheter som får disponera intäkterna.

Utöver detta har ett kapitel i rapporten ägnats åt en ekonomisk analys och prognos för verksamheten. Syftet med denna del har varit att belysa de ekonomiska förutsättningarna för typgodkännandeverksamheten samt att undersöka möjliga utvecklingsscenarier framåt. Den metod som använts för den ekonomiska analysen beskrivs närmare i det aktuella avsnittet i rapporten.

1.4 Avgränsningar

Uppdraget innefattar att ta fram förslag på en mer hållbar finansieringsmodell för godkännandemyndigheten. För att ta fram budgetmodellen behöver även styrmodellen ses över. Förslagen till förändringar i styrmodellen är avgränsad till de delar som krävs för att få en fungerande finansieringsmodell och förslagen utgår i första hand från Transportstyrelsen styrmodell, men vid behov kan även förslag till förändringar av denna läggas fram.

2 Den svenska typgodkännandeverksamheten i ett europeiskt perspektiv

För att serietillverka fordon för den europeiska marknaden måste en fordons-, komponent- eller systemtillverkare ansöka om typgodkännande till en europeisk godkännandemyndighet. Ansökan kan ske i vilket EU-land som helst, och godkännandet är giltigt inom hela EU utan ytterligare tester. Se bilaga 1 och 2 om vad en godkännandemyndighet är och om typgodkännandeprocessen. Transportstyrelsen är utsedd som godkännandemyndighet för Sverige.

2.1 Miniminivån för service

Trots att EU:s regelverk kräver att varje medlemsstat ska ha en godkännandemyndighet, finns det ingen fastställd miniminivå för servicenivån som varje land måste uppnå. I stället får varje land bestämma omfattningen och servicenivån för sin godkännandemyndighet. Detta innebär att medan vissa länder kan ha omfattande verksamheter med flera olika typer av tjänster och stora personalstyrkor, exempelvis Tyskland, Frankrike och Nederländerna, kan andra myndigheter ha mycket små verksamheter, till exempel Danmark och Österrike.

En myndighet väljer själv hur aktiv den är i kontakten med tillverkare och vilka tjänster de kan erbjuda. Det påverkar tillverkarnas val av godkännandemyndighet.

Den irländska godkännandemyndigheten, till skillnad från den svenska, kräver att alla ansökningar går genom en teknisk tjänst.¹³ För att få ett typgodkännande från myndigheten i Irland måste ansökningar skickas direkt från deras utsedda tekniska tjänster och myndigheten kommunicerar inte direkt med tillverkare. Alla ansökningar, frågor, fakturering etc. hanteras av den tekniska tjänsten. I Sverige kan tillverkare däremot välja att kontakta myndigheten direkt eller gå genom en teknisk tjänst.

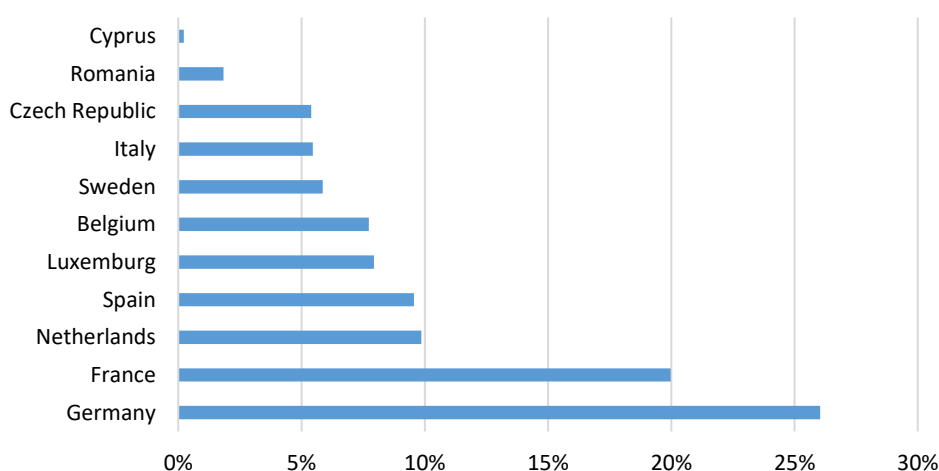
Det finns ingen gemensam sammanställning över vilka tjänster de olika myndigheterna erbjuder. Däremot fungerar ETAES (European Type Approval Exchange System) som en EU-databas för hantering och kommunikation av utfärdade typgodkännanden. Här laddas främst certifikat för helfordon upp, eftersom det finns högre krav på rapportering för dessa.

2.2 Sverige i jämförelse med andra länder

Europeiska kommissionen har utvärderat antalet helfordonsgodkännanden för personbilar inom de 27 EU-länderna. Det registrerades mellan år 2020–

¹³ NSAI- National Standards Authority of Ireland. <https://www.nsai.ie/certification/automotive/european-new/>

2023 totalt 41,6 miljoner bilar på den europeiska marknaden, varav Sverige stod för cirka 6 procent.¹⁴ Det placerade Sverige på en sjunde plats bakom Tyskland, Frankrike, Nederländerna, Spanien, Luxemburg och Belgien, se figur 1 nedan. Tyskland har en av världens största och mest avancerade bilindustrier och deras godkännandemyndighet stod för 26 procent av alla helfordonstypgodkännanden. Länder som Frankrike, Spanien och Sverige har också en stark bilindustri. Luxemburg och Nederländerna som har EU:s 5:e respektive 3:e största godkännandemyndighet sticker ut utan att ha egen biltillverkning, men de är inte inriktade på volymtillverkare och har under en tid lyckats bygga upp en stor kundbas.



Figur 1: Fördelning av helfordonsgodkännande för personbilar mellan år 2020–2023.
Källa: EU-kommissionen

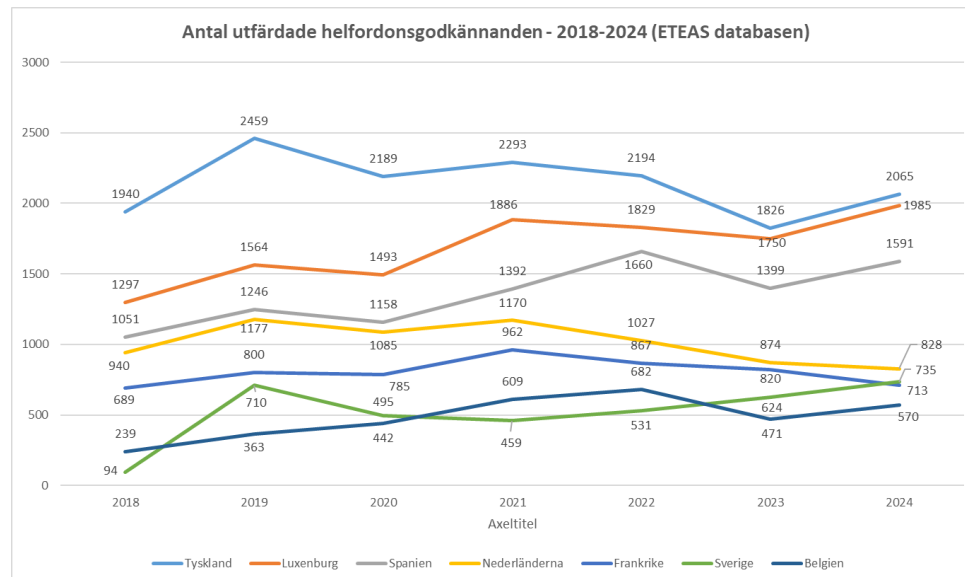
Ett godkännande av ett helfordon innebär att det finns mellan 30–40 separata typgodkännanden för de kravområden som ett fordon måste uppfylla, vilket kräver teknisk expertis och resurser. Figur 1 indikerar att Sverige är bland de mest aktiva och anlitade godkännandemyndigheterna av tillverkare inom EU. Detta kan vara en indikation på att myndigheter som godkänner ett större antal helfordon anses som pålitliga och kompetenta.

2.3 Antal typgodkännanden över tid

Antalet utfärdade certifikat per år för helfordon i några EU-länder för bilar, mc och traktorer mellan åren 2018–2024 visas i figur 2 nedan. Länderna som jämförs är Tyskland, Nederländerna, Sverige, Belgien, Spanien, Luxemburg och Frankrike. Diagrammet visar att Tyskland konsekvent har utfärdat flest helfordonscertifikat under denna period och Sverige har haft en stigande trend. Det är viktigt att här belysa att Sveriges ökning under åren är den största i relation till antalet utfärdade certifikat.

¹⁴ Europeiska kommissionen. (2023). Hela fordonstypgodkännanden per GTAA.

Efter brexit hänvisades många tillverkare till Sverige från Storbritannien. Enligt ETAES-databasen har Sverige haft en betydande ökning i antalet utfärdade certifikat, vilket har satt press på verksamheten att växa i kapacitet för att hantera alla inkomna ansökningar.



Figur 2: Antalet utfärdade certifikat för helfordon i utvalda EU-länder mellan år 2018–2024. Källa: Databas ETAES, uttag av Transportstyrelsen.

Tyskland har det högsta totala antalet utfärdade typgodkännanden under perioden, följt av Luxemburg och Spanien. Generellt sett visar figuren ovan att de flesta länder, förutom Sverige, har upplevt en topp i antalet typgodkännande runt 2019, följt av en nedgång 2022–2023.

Figur 2 ovan visar att Sverige är den femte största europeiska godkännandemyndighet när det gäller antalet utfärdade certifikat för helfordon år 2024. Denna översikt ger en indikation på hur stor Transportstyrelsen är i förhållande till andra godkännandemyndigheter i Europa. Det är dock viktigt att notera att inte alla typer av ärenden rapporteras fullt ut och att vissa myndigheter kan ha variationer i sin rapportering. Därför bör jämförelsen ses som relativ och användas som en vägledning.

En ökning i antalet utfärdade certifikat kan vara en indikation på myndighetens höga kompetens och förmåga att erbjuda effektiv service till tillverkare. Tillverkare har i enkätundersökningen som genomförts uttryckt att de värdesätter och aktivt väljer myndigheter som är pålitliga och som möjliggör för dem att få ut deras produkter på marknaden i tid.

2.4 Experters bild av utvecklingen

Eftersom det är svårt att få fram samlade uppgifter från olika länder, som delvis konkurrerar med varandra, har utredarna förutom att hitta fakta i databaser även samtalat med experter inom verksamheten hos Transportstyrelsen och hos utlandsmyndigheter. Samtalen nedan i kursiv stil, med utredare med längre erfarenhet av internationellt arbete, ger sin bild av Transportstyrelsens arbete som godkännandemyndighet samt om andra länder i ett jämförande perspektiv:

Sveriges godkännandemyndighet strävar efter att erbjuda tillverkarna en hög kompetens, men problemet är att det är för få anställda i förhållande till mängden ärenden.

Sverige och Nederländerna är lika vad gäller granskning och kunnighet i regelverk, med samma ambitioner och synsätt.

Nederländerna är både godkännandemyndighet och teknisk tjänst, det är det enda landet i Europa som fungerar så. Vilket skulle kunna innebära ett problem eftersom transparensen försvagas. En fördel med Nederländerna är att deras tekniker deltar under internationella förhandlingar och påverkar regler för landets räkning. De är aktiva hela tiden och jämfört med Sverige, där vi "läser texten när den är färdig medan de redan förklarar hur det ska gå till". Vi behöver vara mer aktiva när vi jobbar internationellt, vara med när reglerna utformas.

Tyskland har bedöms ha en annan inriktning än Sverige och anses därför inte vara ett förstahandsval som förebild för Sverige. För Transportstyrelsen är fokus att säkerställa att EU-krav för säkerhet, miljö och energieffektivitet uppfylls snarare än att möjliggöra en marknad för tillverkarna. Det är därför det är viktigt för Transportstyrelsen att göra kontroller av produkter mot regler.

Frankrike och Italien arbetar uteslutande med egna inhemska tillverkare och tar inte ut betydande avgifter för typgodkännande, vilket skiljer sig från Sveriges hantering.

I Norden har Danmark och Finland mycket små, nästan obefintliga, verksamheter. De når endast upp till kravet att ha en verksamhet men erbjuder ingen tjänst utöver detta.

Sverige ligger generellt sett i den högre prisklassen jämfört med andra europeiska länder. Trots det värdesätter många tillverkare den kvalitet och tillförlitlighet som det svenska godkännandesystemet erbjuder.

I Sverige utgår hanteringen från offentlighetsprincipen och svensk förvaltningslagstiftning, som säger att den som söker och kan visa att den uppfyller kraven, ska få ett godkännande. Sverige har både inhemska

kunder och kunder från andra länder, medan vissa andra länder endast har företag från det egna landet som kunder. Transportstyrelsen följer lagen och diskriminerar inte bland olika kunder utan agerar strikt och med hög integritet.

2.5 Djupintervjuer med utländska godkännandemyndigheter

Inom ramen för utredningen har djupintervjuer gjort med tre utländska godkännandemyndigheter. Finland med cirka 300 ärenden, Nederländerna med cirka 45 000 ärenden och Irland med cirka 10 000 ärenden år 2023.

I de tre länderna finansieras verksamheterna av de avgiftsintäkter som de erhåller i varje enskilt ärende som de hanterar. Verksamheterna i de tre länderna styrs av efterfrågan och har inte någon uttalad politisk viljeinriktning. Detta har gett Nederländernas och Irlands verksamheter flexibilitet att växa i takt med efterfrågan. Finland har däremot en stabil men mycket liten verksamhet och fokuserar på finska tillverkare. Det finns inga större problem med prognoser eller fluktuationer, eftersom de redan i tidiga skeden ger kunderna information vilken kapacitet de har och inte har med sina 2–3 årsarbetskrafter. Däremot har de utmaningar relaterade till införandet av ny teknik, som de inte har kapacitet att hantera.

Irland har en verksamhet som är mer jämförbar med den svenska men myndigheten är en del i en större verksamhet som hanterar standardisering och certifiering av flera branscher. Under 2023 var ungefär hälften av de certifikaten som utfärdades för inhemska tillverkare. De prioriterar nationella kunder och avgiftssättningen görs mycket noggrant när de påverkar dem. Avgiftsnivån beslutar de själva om och de behåller intäkterna för att finansiera verksamheten med. Full kostnadstäckningsprincip gäller för prissättningen. Prissättning och prioritering av ärenden skiljer sig från Sverige, eftersom de enligt lagstiftningen kan särbehandla irländska företag framför utländska aktörer. Det är den enda politiska styrningen som förekommer, att sätta inhemska företag främst, till skillnad från Transportstyrelsen som är förhindrad att agera så enligt förvaltningslagen.

Irland uppger att deras ledtider är 8–10 veckor men för helfordonsgodkännande och emissioner är det 5–6 veckor. För enklare tester är det 2–3 veckor. De arbetar nära kunderna med planering av ansökningarna för att underlätta arbetet. De gör planer för stora beställningar och planerar om inom 3 månader. De använder en kombination av projektledning för stora kunder och flexibel resursallokering för att hantera mindre beställningar.

Irland har 26 fast anställda. Utöver det har de nyutexaminerade från konsultbolag, under 1–2 år, för att fylla akuta resursbehov med avsikten att permanenta dessa tjänster över tid. Behovet är att kunna ha cirka 30–40

anställda, men eftersom Irland inte har någon egen tillverkningsindustri är det svårt att hitta kompetens. Konsulter som är upplärda för ändamålet anlitas för vissa uppdrag, t.ex. för fortlöpande kontroll. De möter framtida utvecklingsbehov genom att ha täta kontakter samt informationsutbyte med andra EU-länder i liknande situation. De är till skillnad från Sverige noga med att kontaktvägen för kunderna är via de tekniska tjänsterna.

Nederländerna hanterar betydligt större mängd och, till skillnad från Sverige, många enklare och mindre tidskrävande ärenden. Men det är inte deras ambition att driva tillväxt av antalet ärenden utan de har vuxit över lång tid på grund av utökad efterfrågan och har fokus på säkerhet, trovärdighet och bra service. Avgifterna fastställs av regeringen, och Nederländerna behåller intäkterna för att finansiera sin verksamhet. Till skillnad från Sveriges ambitionsnivå på två veckor i ledtider har Nederländerna ett servicelöfte på 30 dagar, vilket de i dag har svårt att hålla.

Nederländerna har också teknisk tjänst i egen regi. Totalt sysselsätter den 120 personer, varav cirka 60 i själva typgodkännandedelen. De är aktiva internationellt och har ett team som arbetar med förberedelse för nya regler och teknik. De arbetar nära sina kunder med att prognostisera mängden ärenden.

En reflektion från intervjuerna med de tre länderna är att det skiljer sig hur finansieringen hanteras jämfört med i Sverige. I Sverige behåller inte verksamheten sina intäkter utan den finansieras genom anslag från myndigheten, medan den i de tre nämnda länderna finansieras av avgiftsintäkterna. Det gör att verksamheterna har utvecklats organiskt och att resurserna hänger med efterfrågan från kunderna.

Därutöver noteras skillnaderna i ländernas ledtider. Sverige sticker ut i jämförelse med väldigt korta ledtider. Dock kan inte heller Sverige hålla handläggningstiden i dag och den varierar över tid, t.ex. under semestern, och detta hanteras genom en nära dialog med kunderna. Att eftersträva efter kortare ledtider som i Sverige kan ha som effekt att det blir svårare att planera verksamheten, eftersom flexibiliteten i ärendehantering blir mycket mindre och genererar mer overtidsarbete för personalen som har snävare deadlines. Å andra sidan kan kortare ledtider leda till högre kundnöjdhet och göra verksamheten mer attraktiv för tillverkare som behöver snabba godkännanden, vilket kan ge en fördel jämfört med länder med längre ledtider.¹⁵

Både Irland och Nederländerna förväntar sig fortsatt ökad efterfrågan de närmaste åren och ser en överhängande risk att ansökningstiderna blir längre

¹⁵ Mårtensson, Andreas och Joel Östman. "Ledtidsreducering genom värdeflödeskartläggning." 2018, <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1219007/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 10 februari 2025].

hos många godkännandemyndigheter. Det kan innebära att kunderna har svårt att vända sig till en ny myndighet för att få bättre service. Även om framtiden inom bilindustrin känns osäker, hävdar Irland att historiken visar att efterfrågan inte minskar i lågkonjunkturer. Fordon är en nödvändighet för konsumenter oavsett tider och bilindustrin anpassar sig efter kundernas ändrade behov, vilket betyder att nya typer av fordon, nya regler och nya certifikat behöver utfärdas.

2.6 Typgodkännandeverksamhetens utveckling i Sverige

I samband med brexit skulle de EU-typgodkännanden för fordon, system och komponenter inom vägfordonsområdet som utfärdats av Storbritanniens godkännandemyndighet (VCA) inte längre vara giltiga inom Europa. EU-förordningen 2019/26 möjliggjorde en flytt av typgodkännanden utfärdade i Storbritannien till ett land inom EU. Ungefär 300 tillverkare valde då att flytta sina typgodkännanden (cirka 5 300 stycken) till Sverige (Transportstyrelsen). I samband med att Transportstyrelsen beviljade överflytten av VCA:s typgodkännanden tog myndigheten på sig de skyldigheter som myndigheten har för de produkter som redan har släppts ut på marknaden och som kommer med ett utfärdat typgodkännande.

För att hantera den utökade verksamheten krävdes flera rekryteringar. Det medförde, förutom rena lönekostnader, kostnader för rekrytering, upplärning och övrig kompetensutveckling. År 2017 omfattande verksamheten 2-3 anställda och drygt 200 ärenden. År 2024 var det 29 anställda och drygt 7 000 ärenden. År 2019 bildades en egen sektion för den här verksamheten och år 2023 delades sektionen i två sektioner¹⁶.

Sveriges godkännandemyndighet har gått från att ha varit den 16:e största godkännandemyndigheten innan brexit (år 2017) till den 7:e största i 2023¹⁷ mätt i antal helfordonsgodkännanden (se figur 1 ovan). Mätt i antal utfärdade certifikat är vi rankade på femte plats år 2023.

Kraven på myndighetens kompetensnivå har ökat i och med att verksamheten har vuxit, inte minst genom övertagande av ansvaret för tillkommande typgodkännanden och företag. Verksamheten ställs inför komplicerade utredningar och frågor dagligen, och kompetensprofilen vid rekryteringar har därför skärpts.

3 Kundnöjdhet

I dag är cirka 30 tekniska tjänster och drygt 800 tillverkare från hela världen kunder hos Transportstyrelsen, bland dem de flesta av världens största

¹⁶ Sektion typgodkännande certifiering och sektion typgodkännande efterlevnad.

¹⁷ Joint Research Center: Assessment of GTAs under Regulation (EU) 2018/858.

bilmärken. Av alla kunder är cirka 15 procent svenska tillverkare och av dem är 70 procent små och medelstora företag. Samtidigt står de 30 volymmässigt största kunderna för cirka 70 procent av ärendemängden¹⁸. De stora tillverkarna anlitar normalt flera länders godkännandemyndigheter för olika produkter (typer) i syfte att sprida riskerna. Befintliga tillverkare vill lägga mer godkännanden hos den svenska myndigheten. Även ytterligare stora tillverkare har hört av sig om att anlita Transportstyrelsen som godkännandemyndighet. Men med nuvarande budget har Transportstyrelsen inte möjlighet att ta emot ytterligare kunder.

Den svenska godkännandemyndigheten hade under en period runt år 2020 dåligt rykte. Efter brexit genomgick myndigheten några röriga år, då antalet tillverkare och typgodkännanden snabbt växte, men myndigheten hade ännu inte processer och rutiner på plats eller ett IT-system som mötte upp verksamhetens behov. Det var också fullt fokus på att rekrytera personal med rätt kompetens och erfarenhet för att kunna hantera det ökade inflödet.

3.1 Regeringsuppdrag Handläggningstider, service och bemötande

Transportstyrelsen är en av de nio statliga myndigheter som sedan 2022 deltagit i regeringsuppdraget Handläggningstider, service och bemötande.¹⁹ Uppdraget handlar om att nå målen om kortare och mer transparenta handläggningstider för ärenden som rör företag samt att bemötandet och service till företag ska vara företagsanpassat och väl fungerande. Uppdraget pågår mellan 2023–2029 och Tillväxtverket följer upp resultaten. Inom ramen för uppdraget deltar Transportstyrelsen med endast typgodkännandeverksamheten. Verksamheten genomför nöjd-kund-index mätningar (NKI-mätningar) med hjälp av enkäter och i vissa fall intervjuer.

NKI är ett sammanvägt nyckeltal för kundens nöjdhet som baseras på ett medeltal av fyra frågor:

- Vad avgör ert val av godkännandemyndighet?
- Hur nöjd är du med Transportstyrelsen i sin helhet?
- Hur väl uppfattade Transportstyrelsen dina förväntningar på dem?
- Tänk dig en perfekt myndighet. Hur nära ett sådant ideal tycker du att Transportstyrelsen kommer?

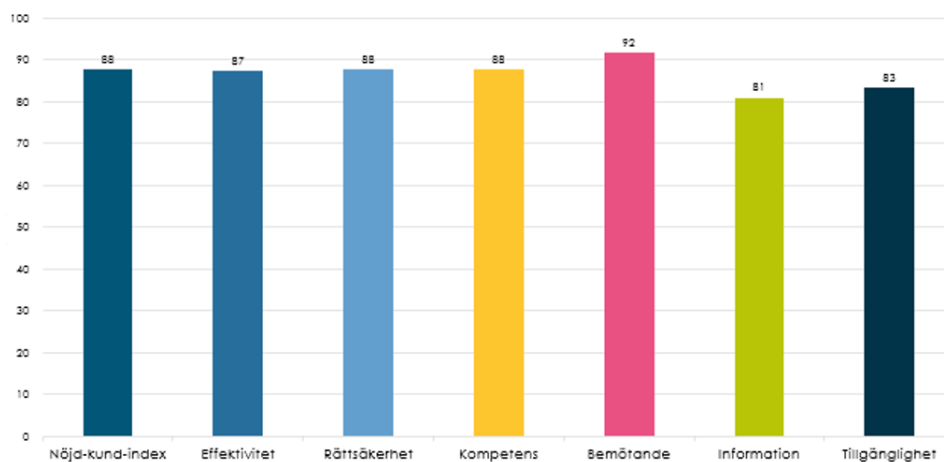
¹⁸ Uppgifterna kommer från Transportstyrelsens databas, som förvaltas av typgodkännandeverksamheten.

¹⁹ Tillväxtverket, "Tillväxtverket följer upp handläggningstider, service och bemötande". Hämtad 2024 från: <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/pressochnyheter/aktuelltfrantillvaxtverket/nyhetsarkiv/tillvaxtverket/oljorupphandlaggningstiderserviceochbemotande.7066.html>

I april 2024 kom senaste delrapporten som visar att företagen främst värdesätter kompetens samt en snabb och effektiv godkännandeprocess vid valet av godkännandemyndighet. Därefter kommer möjligheten att kommunicera och bemötande. Priset är inte en avgörande faktor för stora företag.

Delrapporten visade också att 92 procent av de som svarade på enkäten var nöjda med hantering av ärenden. Ett svarsvärde mellan 55–75 kan tolkas som att kunderna är nöjda med den service som de fått och ett värde inom intervallet 75–100 tolkas som mycket nöjda kunder.

NKI-resultaten visar att Transportstyrelsen är uppskattad och eftertraktad på grund av bra bemötande samt upplevd hög kompetens och effektivitet (se figur 3).



Figur 3: NKI 2024, genom regeringsuppdrag Handläggningstider, service och bemötande.

I Tillväxtverkets delrapport 2024 framgick att Transportstyrelsen har ett NKI på 88 och därmed bäst resultat av de deltagande myndigheterna.

Några saker som framkom i undersökningen var att en av Transportstyrelsens styrkor är bemötandet. Kunderna upplever att myndigheten har en bra balans mellan service och myndighetsutövande och är flexiblare och hjälpsammare än många andra länders godkännandemyndigheter. I stället för att avslå en bristfällig ansökan inleder Transportstyrelsen en hjälpsam dialog. Transportstyrelsen upplevs också ha snabba ledtider.

Kostnaden verkar spela mindre roll hos tillverkarna. Däremot är förutsägbarhet i handläggningstider och transparens i handläggningen viktig.

3.2 Servicenivå och kundlojalitet

3.2.1 Serviceskyldighet

Myndigheter är skyldiga enligt förvaltningslagen²⁰ att handlägga ärenden som inkommer. Kontakterna ska vara smidiga och enkla och servicen ska ske utan onödigt dröjsmål. Myndigheten ska vara tillgänglig och handläggningen ska vara så kostnadseffektiv som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Om ärenden blir försenade, ska myndigheten meddela kunden detta och redovisa anledningen till förseningen. Om ärendet blir mer än sex månader försenat, kan kunden begära svar inom fyra veckor. Om myndigheten fortfarande inte kan ge svar, kan kunden överklaga till domstol. Strikt hanterat innebär detta att ärenden ska hanteras och prioriteras i inkommande ordning. I praktiken sker ofta en mer pragmatisk prioritering på många myndigheter i dialog med kunderna.

3.2.2 Servicenivå i praktiken

En godkännandemyndighet måste erbjuda ett visst utbud av tjänster enligt EU-regelverket men i praktiken finns endast de tjänster som ett land kan erbjuda konkurrenskraftig service inom. Annars söker sig kunderna till den myndighet som kan erbjuda godtagbar service.

Transportstyrelsen har i dag inget formellt uttalat servicelöfte men vid förfrågan från kunder uppges en leveranstid på 2–4 veckor i genomsnitt för en ansökan. Tiden varierar i dag mellan en dag till tre månader beroende på komplexitet, hur många ärenden vi har i kön och tillgänglig kapacitet. Vid förfrågan uppger de flesta kunder att förutsägbarheten och dialogen är viktigare än handläggningstiden. Kunderna vill ha lång framförhållning men flera har uppgivit att 6–8 veckors framförhållning vid förändringar kan räcka för att planera om produktionen på ett hållbart sätt. Om något oförutsägbart skulle inträffa, säger de flesta kunder klara sig en försening på 1–2 veckor, medan de stora konsekvenserna kommer vid 4 veckors försening.

En mycket uppskattad service är att det erbjuds regelbundna dialoger direkt med myndigheten och inte endast via den tekniska tjänsten. Inom ramen för dialogen samarbetar parterna för att processen ska bli så effektiv och förutsägbart som möjligt för båda parter.

3.2.3 Kundlojalitet och flexibilitet

Enligt Europaparlamentets förordning 2018/858 (ramförordningen) är det tvingande (se bilaga 1 om godkännandemyndigheten) för en tillverkare att behålla den godkännandemyndighet som från början godkände den aktuella

²⁰ Förvaltningslagen (2017:900).

tekniken. För att byta myndighet krävs att typen som godkänts görs om, genom t.ex. ny teknik eller helt nya regler såsom Euro 7 (emissionskrav) där ett typgodkännande delas upp i flera godkännanden. Det är dessutom kostsamt och tidskrävande för tillverkaren att byta myndighet, även om de flesta större tillverkare håller sig med flera myndigheter för olika typgodkännandedelar för att behålla flexibiliteten. Ett byte av myndighet sker därför successivt under många år. Kunderna är därför mycket beroende av en god service och kommunikation hos sin godkännandemyndighet.

3.3 Enkät och intervjuer

Transportstyrelsen genomförde en kundundersökning under hösten 2024. En enkät skickades ut till svenska och utländska företag som har typgodkännandecertifikat utfärdade av Transportstyrelsen. Enkäten skickades till 51 svenska och 21 utländska företag. Respondenterna fick två veckor att besvara enkäten. Totalt inkom 29 svar, av 72 möjliga, alltså 40 procent.

Syftet med undersökningen var att ta reda på hur försenade typgodkännandebeslut påverkar företagen och att förstå den svenska godkännandemyndighetens betydelse för tillverkare samt påverkan på företagen som ansöker om typgodkännande. Enkäten skickades digitalt via ett formulär. Totalt innehöll enkäten 15 frågor, varav 6 var med flersvarsalternativ medan övriga svarsfälten var utformade med ett fritextfält.

Urvalet omfattade företag med varierande förutsättningar för att säkerställa att resultaten blir representativa för kundbasen och därmed ökar studiens validitet. Dels har företagen kategoriserats utifrån storlek baserat på årlig omsättning, dels på arbetsplatsens geografiska placering. Majoriteten av företagen är baserade i tätort (62 procent), följt av tätortsnära landsbygd (24 procent) och glesbygd²¹ (14 procent).

Enkäten har kompletterats med djupintervjuer med sju tillverkare. I djupintervjuerna fick företagen utrymme att förklara sina svar mer utförligt och ge förbättringsförslag. Djupintervjuerna hölls med både svenska och utländska tillverkare samt stora och mindre företag.

3.3.1 Kunderna föredrar en svensk godkännandemyndighet

Av de svenska företag som svarade ansåg 85 procent att det är viktigt att det finns en godkännandemyndighet i Sverige. Motsvarande siffra bland utländska företag var 56 procent. Detta tyder på att en svensk godkännandemyndighet är viktig oavsett företagets ursprung.

²¹ Glesbygd (>45 min bilresa till närmaste tätort med mer än 3 000 invånare, samt öar utan fast landförbindelse).

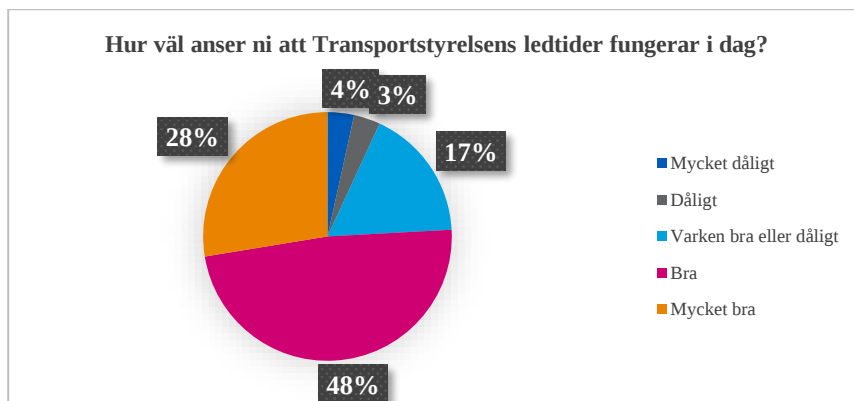
En fråga var vad det skulle innebära för företagen om Sverige inte hade en godkännandemyndighet. De svarade att det skulle uppstå en oro för längre handläggningstider och att de skulle behöva vända sig till en annan myndighet i annat land, vilket leder till mer arbete, svårigheter att bedriva verksamheten och risker för att skada företagets anseende. Svenska företag uttryckte även att det skulle kunna leda till svårigheter med att inte kunna kommunicera på svenska och ha regelbunden dialog med myndigheten. Även utländska företag har svarat att det vore ett problem för dem om Transportstyrelsen upphörde med sin typgodkännandeverksamhet.

För de företag som sprider ut sina ansökningar hos olika godkännandemyndigheter innebär det inte ett problem om Sverige inte hade en godkännandemyndighet när det gäller nya ansökningar. Däremot kan det innebära problem vid uppdatering för de som har befintliga certifikat hos Transportstyrelsen. En del tillverkare svarade även att de inte vet vilka konsekvenser som skulle uppstå för dem.

På frågan varför företagen väljer Transportstyrelsen som godkännandemyndighet svarar de flesta att det är tack vare förmågan att kommunicera med myndigheten och det bemötande som de får av handläggarna. Andra viktiga faktorer är kompetens och bra ledtider hos myndigheten. Svaren från svenska och utländska företag matchade varandra i denna fråga. Större företag anser att myndighetens kompetens är en viktigare faktor, medan medelstora och små företag prioriterar kommunikation. Detta visar på olika behov och prioriteringar beroende på företagets storlek och deras operativa utmaningar. I enkäten skickad till svenska företag svarade tre företag att de inte visste att de kunde vända sig till annan myndighet i annat land.

3.3.2 Nuvarande ledtider

På frågan hur väl företagen anser att Transportstyrelsens ledtider gällande utfärdande av typgodkännande fungerar, svarade 76 procent att det fungerar bra eller mycket bra. Endast 7 procent anser att det fungerar dåligt eller mycket dåligt. Värt att notera är att de utländska företagen var mer nöjda med ledtiderna än de svenska företagen. Se figur 4 nedan.



Figur 4: Hur väl anser ni att Transportstyrelsens ledtider fungerar i dag?

Källa: kundenkät, oktober 2024.

3.3.3 Konsekvenser av försenade ledtider

I enkäten fick företagen svara på hur förseningar i typgodkännandehandläggningen, uppdelat i olika tidsintervall,²² skulle påverka deras verksamhet. De flesta svarade att en försening på två veckor skulle innebära små men hanterbara problem för företaget. I vissa fall skulle det inte innebära problem alls så länge det är förutsägbart. Företagen har svarat att vid kortare förseningar kan det handla om att de behöver planera om sin egen verksamhet för att det inte ska leda till ekonomiska förluster.

När det gäller en försening på 3–4 veckor svarar däremot vissa tillverkare att det skulle leda till större konsekvenser i form av senarelagd lansering av produkter, fullt i lagret, tillfälliga omplaceringar av personal och att de börjar fundera på byte av godkännandemyndighet. Andra tillverkare har svarat att en försening på 3–4 veckor inte innebär några problem så länge det är förutsägbart, men att det också beror på vilken typ av ansökan det gäller. Förseningar skulle i vissa fall påverka deras konkurrensförmåga negativt.

Om ledtiderna skulle försenas med mer än 4 veckor betyder det större konsekvenser och problem. Flera företag har svarat att det skulle vara oacceptabelt med förseningar på över en månad, eftersom det skulle kunna leda till stopp i produktionen, kundförluster och betydande intäktsbortfall. Flera företag har svarat att vid den här typen av förseningar skulle de byta godkännandemyndighet om de kan.

På frågan om vad företagen skulle lida för ekonomiska konsekvenser av längre ledtider är svaren så spridda att det är svårt att dra några precisa slutsatser: allt från hundratals euro till miljoner euros. Flera av företagen

²² Tidsintervallen var uppdelade i 2 veckor, 3–4 veckor samt längre än 4 veckor.

uppgav också att det är svårt, eller omöjligt, att sätta ett monetärt värde på de eventuella ekonomiska konsekvenserna.

På frågan hur längre men förutsägbara ledtider skulle påverka företagen svarade majoriteten att det vore acceptabelt så länge det är planerat i förväg. Men de skulle behöva göra justeringar i sin produktionskedja. Några ansåg att det inte var acceptabelt.

3.3.4 Hur Transportstyrelsen kan bli bättre

På frågan om vad Transportstyrelsen kan göra för att mildra konsekvenserna om typgodkännandehandläggningen försenas nämner många av företagen att det är viktigt att kommunicera med dem och i god tid. De efterfrågar i de fallen en tydlig tidsplanering och att i förväg få ett ”typgodkännandenummer” (ett unikt id) för att kunna komma vidare i sin process. Med ett ”approval number” kan de t.ex. påbörja dokumentation, förbereda skyltar och för produktion.

Förslag på förbättringar de skulle vilja se hos Transportstyrelsens godkännandemyndighet är snabbare svar på frågor och tydligare information om ledtider. Andra pekade också på behov av utbildningar för att förstå processen bättre, nyhetsbrev för regelbevakning, fasta avgifter och bättre kompetens.

Enkäten avslutades med att företagen fick identifiera de tre viktigaste förväntningarna de har på Transportstyrelsen som godkännandemyndighet. Av svaren framgår att förväntningarna är att ha regelbunden kommunikation, att vi är snabba, tydliga, har korta ledtider, att vi håller det vi lovar, visar förståelse för industrins behov, har kunskap och kompetens, är lösningsfokuserade och är hjälpsamma när ansökan behöver kompletteras.

3.3.5 Intervju tekniska tjänster

Transportstyrelsen har utsett ett 30-tal tekniska tjänster varav 5 stycken med bas i Sverige. Intervjuer har genomförts inom ramen för denna utredning med två tekniska tjänster som är baserade i Sverige. De tillstyrker att den svenska godkännandemyndigheten är väldigt uppskattad och har gott rykte både i Sverige och inom EU och spelar en viktig roll för deras verksamhet. Fler kunder vill vända sig till Sverige från t.ex. Tyskland och Italien som vill använda Transportstyrelsen som godkännandemyndighet. De uppskattar främst möjligheten med att kommunicera när det kommer till ny teknik och i tolkning av regelverk då de upplever Transportstyrelsen som enkla och effektiva att arbeta med. Det är avgörande att ha en fungerande kedja med teknisk tjänst och godkännandemyndighet för att säkerställa produktionsöverensstämmelse och efterlevnad av regelverk.

Frågan om vad det skulle innebära för dem om Transportstyrelsens servicenivå skulle försämrats och återgå till hur det var innan brexit, skulle det innebära att de förlorar en stor del av deras kunder. De är helt beroende av Transportstyrelsen, tappar typgodkännandeverksamheten kunder innebär det som följd att även de förlorar sina kunder som söker sig till andra länder. Om Transportstyrelsen växer innebär det att de också behöver växa och anställa fler. I förlängningen innebär det att om Transportstyrelsen förlorar stort antal kunder kan det leda till att de behöver flytta och etablera sig i annat land för att överleva, och där andra tekniska tjänster redan finns etablerade på marknaden. Därför är det viktigt att Transportstyrelsen fortsätter stödja svensk industri och utveckla sitt samarbete med RISE för att säkra efterlevnad och innovation inom branschen.

3.3.6 Analys och reflektion av kundundersökningar

Svaren från enkätundersökningen och intervjuerna visar på flera viktiga insikter. För det första framgår det tydligt att en svensk godkännandemyndighet är av betydelse för majoriteten av företagen, både svenska och utländska. Företagen värdesätter möjligheten att kommunicera på svenska och engelska och att ha en regelbunden dialog med myndigheten, vilket underlättar deras verksamhet och minskar risken för missförstånd.

Resultaten visar också att försenade typgodkännandecertifikat kan få allvarliga konsekvenser för företagen, särskilt om ledtiderna försenas med mer än 4 veckor utöver förväntad ledtid. Detta kan leda till produktionsstopp, kundförluster och betydande intäktsbortfall.

Det är därför avgörande att Transportstyrelsen arbetar med att säkerställa att förseningar inte blir mer än 4 veckor längre än förväntat och med att förbättra kommunikationen med företagen. Annars kommer många företag på sikt att söka sig till andra länders myndigheter. Företagen har också uttryckt behov av tydligare information om ledtider och snabbare svar på frågor hos handläggarna. Efter genomgången av enkätsvaren förefaller det sig som att olika företag har olika förväntningar på hur snabbt Transportstyrelsen kan leverera ett beslut. Vissa förväntar sig att få certifikatet inom en vecka, medan andra har väntat upp till 6 månader.

Under intervjuerna förstärktes bilden från enkäten att de stora problemen inträffar runt en försening på 2–4 veckor. Av svaren framgår det också att förutsägbarhet och dialog är viktigare än kortare handläggningstider. Det framgår också att även om företagen önskar lång framförhållning, så kan det räcka med några månaders framförhållning vid en försening för att säkra produktionskedjan förutsatt att kommunikationen fungerar väl.

4 Ekonomisk utveckling och prognos av typgodkännandeverksamheten

4.1 Metod

Detta avsnitt syftar till att ge en övergripande bild av typgodkännandeverksamhetens totala prestation och hur den skulle kunna utvecklas i framtiden, genom att ta hänsyn till alla tjänster som faller inom ramen för denna verksamhet.

Denna analys omfattar de åtta olika kategorier av tjänster till företag som typgodkännandeverksamheten erbjuder i dag och har erbjudit sedan 2019, se tabell 11 i bilaga 4. För dessa tjänster görs en s.k. produktkalkyl som ligger till grund för beslut om avgiftsnivån, där målet är full kostnadstäckning över tid.

Analysen av den historiska utvecklingen omfattar perioden 2019–2024. Den syftar till att ge en inblick i verksamhetens prestation och hur den har utvecklats över tid samt att förstå mönster och trender i verksamheten, vilket kan ligga till grund för framtida planering och beslut. I analysen beaktas alla typer av ärenden som hanterats under perioden.

Kostnaderna delas upp i två kategorier: direkta kostnader och indirekta kostnader. De direkta kostnaderna inkluderar alla löpande kostnader för personal, resor samt varor och inköp. De indirekta kostnaderna omfattar fördelade kostnader²³.

Den genomsnittliga årliga utvecklingen för alla variabler är beräknad med geometriskt medelvärde. Det beräknas genom att multiplicera 1+årlig utveckling respektive år med varandra och höjer upp det med 1/antalet år. Det geometriska medelvärdet $= ((1+x_i) * (1+x_{i+1}) * \dots * (1+x_{i+n}))^{1/n}$, där x_i är respektive års utveckling och n är antalet år.

Kostnadseffektiviteten inom verksamheten mäts genom en analys av hur mycket resurser som krävs för att hantera ett ärende och hur dessa kostnader förändras med varierad volym av ärenden. För att bedöma kostnadseffektiviteten har både totalkostnader och genomsnittskostnader per ärende analyserats över tid. Genom att dela totalkostnaderna med antalet ärenden för varje år beräknas genomsnittskostnaden per ärende.

Arbetsproduktivitet definieras som antalet ärenden som hanteras per timme och är ett mått på effektivitet i hanteringen av ärenden. För att beräkna

²³ De indirekta kostnaderna är resultatet av en fördelning av OH1, som omfattar kostnader för myndighetsgemensamma funktioner såsom kommunikation, personal, GD-funktion, ekonomi, it och lokaler, vilka endast belastar produkterna, samt OH2, som inkluderar kostnader för verksamhetsspecifika funktioner såsom utbildning, planering och administration, vilka belastar både linjeresultat och produkter.

produktiviteten för anställda delas antalet hanterade ärenden med antalet arbetade timmar. Detta mått hjälper att ta reda på hur många ärenden som hanteras per arbetad timme. En fördel med måttet är att det tar hänsyn till övertid och ger en mer heltäckande bild av arbetsinsatsen. Måttet inkluderar arbetstid från alla anställda inom myndigheten som redovisar tid på typgodkännande, oavsett organisatorisk tillhörighet.

Intäkterna består framför allt av de avgifter som företag betalar för handläggning av ärenden. Principen för avgiftssättning har förändrats under perioden. Fram till år 2022 debiterades företag för handläggningstiden enligt en timtaxa. Den 1 januari 2022 införde typgodkännandeverksamheten även en fast avgift (årsavgift eller avgift per ärende). Avgiften speglar ett schablonmässigt påslag av indirekta kostnader. Prognosen i analysen förutspår antalet ärenden som förväntas inkomma till typgodkännandeverksamheten under perioden 2025–2027. Prognosen baseras på data insamlade från sju tekniska tjänster som är utsedda av Transportstyrelsen och som motsvarar cirka 70 procent av det totala antalet utfärdade typgodkännanden år 2024.

Datainsamlingen baseras på intervjustudier och mejlkommunikation från tekniska tjänster för att uppskatta framtida utveckling av mängden ärenden. I urvalet ingår endast en ärendekategori: typgodkännande. Den kategorin utgör i sin tur i genomsnitt cirka 91 procent av det totala antalet ärenden mellan 2019–2024. Tabell 13 i bilaga 4 inkluderar en översikt över de tekniska tjänster som är inkluderade i undersökningen.

Prognosen bygger på uppgifter som de tekniska tjänsterna fått från tillverkare för framtida ärenden, under antagandet att typgodkännandeverksamheten i Sverige behåller samma servicenivå mellan 2025 och 2027 som under 2024. Prognosen har beräknats genom att den genomsnittliga, procentuella förändringen bland de sju tekniska tjänster som ingår i urvalet tillämpas. Ett alternativ hade varit att använda volymviktad genomsnittlig förändring, vilket skulle ta hänsyn till att större tekniska tjänster med flest ansökningar år 2024 påverkar resultatet mer på grund av sin större volym. I prognosen antas det i stället att alla tekniska tjänster påverkar resultatet lika mycket.

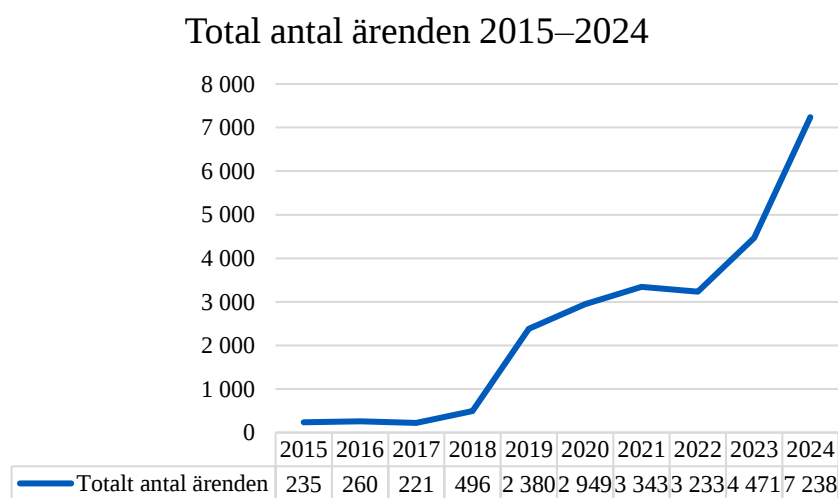
Prognosen för testskostnaderna har beräknats av sakkunniga, baserat på antaganden om utvecklingen av antalet tillverkare och mängden sålda fordon, se bilaga 7. I prognosen ingår inte administrations- och faktureringskostnader, eftersom dessa är små och inte påverkar resultatet väsentligt. Totalkostnaden i prognosen beräknas genom att de nya testkostnaderna adderas till de tidigare testkostnaderna. Utöver testskostnaderna antas budgeten för åren 2026–2028 ligga på samma nivå som blev tilldelad 2025.

4.2 Historisk utveckling av antalet ärenden åren 2015–2024

Mellan 2015 och 2018 låg antalet ansökningar på en relativt låg och jämn nivå, med ett årligt genomsnitt på drygt 300 ärenden från främst små och medelstora svenska företag.

Efter 2018 skedde en dramatisk ökning, särskilt mellan 2018 och 2019 då antalet ärenden ökade från 496 till 2 380 huvudsakligen på grund av brexit. En betydande andel av ansökningarna kom från Storbritannien och stora företag såsom Ford, Volvo Group, Hyundai, Jaguar med flera som valde den svenska godkännandemyndigheten.

Under perioden 2019 till och med 2022 stabiliserades antalet ärenden på en relativt hög nivå, med cirka 3 000 ärenden per år. År 2023 skedde en ny betydande ökning och antalet utfärdade typgodkännande uppgick till 4 471. Ökningen berodde till stor del på kinesiska tillverkare och Volkswagen. En ännu större ökning skedde under 2024, då antalet ansökningar gick upp till 7 238, en ökning på 62 procent. I och med detta är en stor andel av de stora globala fordonstillverkarna kunder till Transportstyrelsen och fler har angivit att de vill anlita Sverige.



Figur 5: antalet typgodkännandeansökningar till Transportstyrelsen inom vägområdet år 2015–2024.

Figur 5 ovan illustrerar hur det totala antalet ärenden har utvecklats över åren. Den genomsnittliga årliga ökningen för perioden 2015–2024 är cirka 46 procent, beräknad med den geometriska medelvärdeometoden. Brexit påverkade denna siffra avsevärt, och den genomsnittliga utvecklingen efter brexit 2019–2024 ligger på cirka 25 procent.

4.3 Kostnadseffektivitet och arbetsproduktivitet

Tabell 1 visar hur kostnader, anställda och ärenden för typgodkännandeverksamheten utvecklats mellan 2019 och 2024 samt den genomsnittliga utvecklingen över tid.

År	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Genomsnittlig förändring
Totala kostnader	19 644 961	23 409 574	29 044 877	29 491 705	26 344 717	43 079 236	17%
Direkta kostnader	10 860 632	12 476 876	17 372 098	19 865 538	17 010 978	29 448 254	22%
Indirekta kostnader	8 784 329	10 932 698	11 672 779	9 626 167	9 333 739	13 630 982	9%
Antalet ärenden	2 380	2 949	3 343	3 233	4 471	7 238	25%
Antal medarbetare	16	24	23	25	27	29	13%
Antalet timmar	15 790	22 532	18 952	16 180	20 114	36 289	18%
Genomsnittlig totalkostnad per ärende	8 254	7 938	8 688	9 122	5 892	5 952	-6%
Genomsnittlig total direkt kostnad per ärende	4 563	4 231	5 197	6 145	3 805	4069	-2%
Genomsnittlig total indirekt kostnad per ärende	3 691	3 707	3 492	2 977	2 088	1 883	-13%
Anställda produktivitet	0,15	0,13	0,18	0,20	0,22	0,20	6%

Tabell 1: Finansiell översikt per år för typgodkännandeverksamheten mellan år 2019–2024.

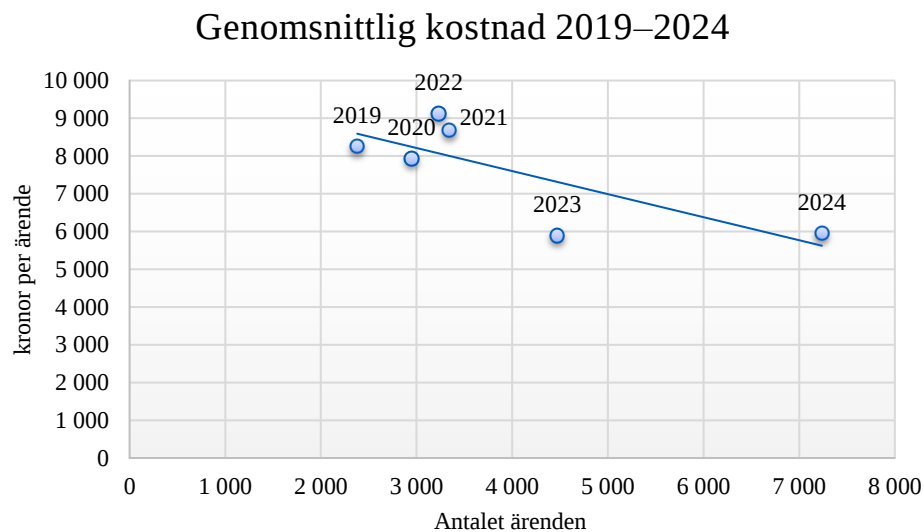
Tabellen visar att de totala kostnaderna har ökat med i genomsnitt 17 procent per år. Denna ökning beror främst på de direkta kostnaderna, som har stigit med cirka 22 procent per år, medan de indirekta kostnaderna har uppvisat den minsta ökningen.

Trots ökningen av de totala kostnaderna har genomsnittskostnaderna per ärende minskat, vilket tyder på en ökad kostnadseffektivitet i verksamheten. En av de faktorer som har bidragit till den ökade kostnadseffektiviteten är att antalet ärenden har ökat med i genomsnitt 25 procent per år, vilket är mer än kostnadsökningen på 17 procent. Det innebär att även om de totala kostnaderna har ökat, har kostnaden per ärende minskat, eftersom fler ärenden hanteras med samma eller något högre kostnader.

Den genomsnittliga kostnaden per ärende är 7 641 kronor, varav 4 668 kronor utgör direkta kostnader. De genomsnittliga direkta kostnaderna har minskat med 13 procent per år, vilket ytterligare bekräftar effektiviseringen.

4.3.1 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet mäts genom att man analyserar resursåtgången för att hantera ett ärende och hur kostnaderna förändras med varierande ärendevolym. En minskning i dessa kostnader indikerar ökad kostnadseffektivitet.



Figur 6: Hur kostnadseffektivitet förändras vid fluktuerad mängd av ärenden.

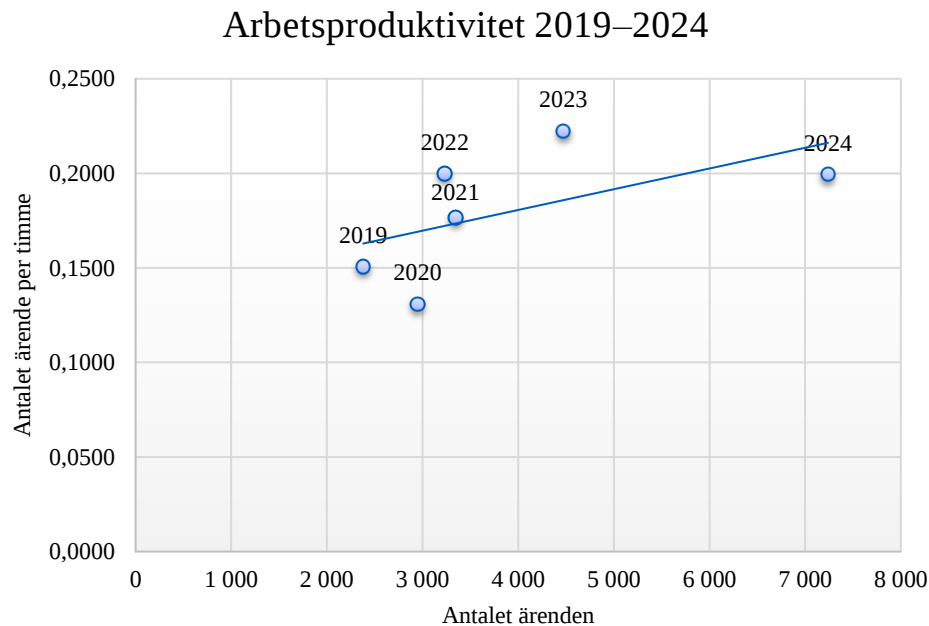
Figur 6 visar hur totalkostnaden för att hantera ett ärende varierar med volymen av ärenden, baserat på data från 2019 till och med 2024.

Diagrammets trendlinje visar att genomsnittskostnaderna minskar med fler ärenden. Det tyder på att verksamheten har blivit mer kostnadseffektiv när antalet ärenden ökar. Ärendena verkar i sin tur öka över tid, trots ökande totala kostnader. Detta tyder på stordriftsfördelar. För detaljerad information om totalkostnader och antal ärenden per år, se tabell 1 ovan.

För att utvärdera ytterligare stordriftsfördelar analyseras förändringen i totalkostnaden per ärende dividerat med den totala förändringen i antalet ärenden. På så sätt bedöms sambandet mellan kostnadseffektivitet och volym. Resultatet för den historiska relationen mellan antalet ärenden och genomsnittskostnaden per ärende visar att varje extra ärende minskar kostnaden med 0,47 kronor, vilket tyder på stordriftsfördelar.

4.3.2 Arbetsproduktivitet

Arbetsproduktivitet mäts i antalet hanterade ärenden per timme. En ökning i detta mått indikerar ökad arbetsproduktivitet, dvs. att de anställda blir snabbare i hanteringen av ärenden.



Figur 7: Anställdas produktivitet vid olika volymer av ärenden.

Figur 7 illustrerar antalet hanterade ärenden per timme vid varierande volymer av ärenden. Punkterna i diagrammet representerar årliga data 2019–2024, och den inlagda trendlinjen indikerar att produktiviteten ökar med större volymer av ärenden. Det tyder på att de anställda har blivit snabbare och produktivare. För en detaljerad redovisning av antalet arbetade timmar och antalet ärenden per år, se tabell 1 ovan.

Trendlinjen i figur 7 visar en uppåtgående trend, vilket antyder stordriftsfördelar. För att utvärdera eventuella stordriftsfördelar analyseras förändringen i antalet ärenden per timme i relation till förändringen i den totala volymen av ärenden. Förändringen i antalet ärenden per timme divideras med den förändringen i det totala antalet ärenden för åren 2019 och 2024, för att beräkna sambandet mellan produktivitet och volym.

Resultatet visar på mycket små stordriftsfördelar, där 1 000 extra ärenden endast leder till att de anställda kan hantera 0,01 fler ärenden per timme.

4.3.3 Diskussion

Typgodkännandeverksamheten har vuxit och etablerat sig över åren. Resultaten visar att effektiviteten förbättrats under tiden, men måtten underskattas sannolikt och allt kan inte utläsas av tabell 1 ovan.

År 2019 tillkom tre medarbetare på Transportstyrelsen från VCA, vilket var ett resultat av Sveriges samarbete med Storbritannien. Deras arbete, som avlönades av VCA, speglas inte i mätningen av kostnadseffektiviteten. Det innebär att fler timmar arbetades och det är rimligt att anta att genomsnittskostnaden per ärende var högre 2019 och 2020 än vad som redovisats. Det får också en påverkan på produktivitetmätningen, där trenden underskattas, eftersom det var fler oredovisade arbetstimmar. En annan aspekt som gör att måttet arbetsproduktivitet underskattas är att de anställda före år 2024 rapporterade sin arbetstid mer på indirekt tid och mindre på direkt tid. Det betyder att fler timmar arbetades än vad tabellen anger före 2024.

Ytterligare en faktor som påverkar måttet på arbetsproduktivitet är att ärendehantering har förändrats över tid, och anställda granskar mer än tidigare. Till exempel bestod arbetet år 2019 ofta av att byta etiketter från "Storbritannien" till "Sverige" på godkännandecertifikaten. Med åren har handläggningen fördjupats med betydligt mer komplicerade ärenden. Det krävs mer resurser och tid – trots det hanterar de anställda fler ärenden per timme när ärendevolymen har ökat.

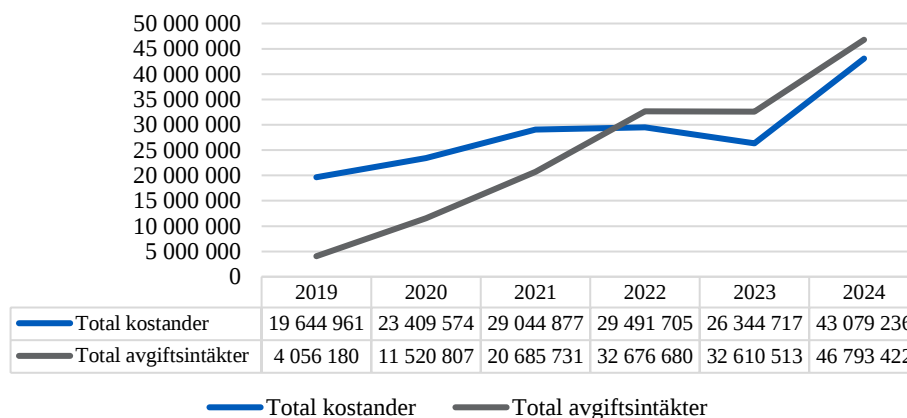
4.4 Utveckling av intäkter och ackumulerat resultat 2019–2024

Utgångspunkten är att intäkterna ska täcka alla kostnader, dvs. overheadkostnader (OH1 och OH2) samt personalkostnader som verksamheten har, s.k. full kostnadstäckning²⁴. Verksamheten har som mål att uppnå en balans över tid där intäkterna är lika med kostnaderna. Balansmålet på myndighetsnivå är satt till utgången av 2028.

Figur 8 nedan sammanfattar årliga intäkter och kostnader och illustrerar hur skillnaden mellan dem har förändrats över tid.

²⁴ Dagens produktkalkyl är en schablonmässig fördelning av indirekta kostnader. Därför är den jämförbar mellan åren men den speglar inte nödvändigtvis helt den verkliga kostnaden.

Utveckling av totala kostnader och avgiftsintäkter



Figur 8: Utveckling av totala kostnader och avgiftsintäkter (2019–2024).

Figuren visar att mellan 2019 och 2021 var kostnaderna högre än intäkterna. Från 2022 och framåt var intäkterna högre än kostnaderna, och 2022–2024 gav verksamheten ett betydande överskott, i syfte att säkerställa målet full kostnadstäckning över tid.

Antalet ärenden har ökat med 25 procent i genomsnitt per år under perioden, medan intäkterna har ökat med 63 procent i genomsnitt per år. Denna drastiska förändring kan kopplas direkt till införandet av startavgiften från och med 2022.

4.4.1 Diskussion

Typgodkännandeverksamheten uppvisade under 2018 ett underskott på 4 455 585 kronor och underskotten uppgick till totalt 40 292 280 kronor fram till 2021. Trots kostnadstäckning från 2022 kvarstod ett ackumulerat underskott på 30 841 508 kronor år 2023. Hösten 2023 fick myndigheten, efter en ansökan, ett bidrag med cirka 81 miljoner kronor från brexitjusteringsreserven.

Bidraget avsåg att täcka de kostnader som uppstått på grund av brexit, som inneburit kraftigt ökade kostnader inom området för typgodkännande av fordon och tillhörande tillsyn. Bidraget redovisades som intäkt för sex produkter inom denna verksamhet och förbättrade därmed dessa produkters resultat, se tabell 11 i bilaga 4. Verksamheten har med bidraget inte längre något underskott och gick 2024 med ett överskott på 1,7 miljoner kronor i produktuppföljningen.

Dessutom har myndigheten fått extra anslag för testning för att säkerställa regelefterlevnad i fordonbranschen (ISV 38 miljoner kronor per år från och med 2025). På grund av Transportstyrelsens svåra ekonomiska läge och svårigheten att snabbt få igång testverksamheten har endast 10 av 38 miljoner kronor gått till den aktuella verksamheten. De har i stället använts i andra delar av Transportstyrelsens verksamhet. Medel till testverksamheten planeras att trappas upp successivt år 2026 med 22 miljoner kronor och år 2027 med 34 miljoner kronor i myndighetens budget. Det innebär att trots att produkterna går med vinst och når de ekonomiska målen och avgifterna därmed kan sänkas på sikt, så kan inte verksamheten resurssättas efter efterfrågan. Det innebär också att tidsplanen för testerna är förskjuten och inte uppfyller kommissionens krav. Kommissionen har informerats om detta och viss tolerans att skjuta tester mellan åren finns men inte att dra ned på testerna. Den yttersta risken är att en ny VW-skandal uppdagas och det visar sig att Sverige har typgodkänt en modell men inte testat den enligt de uppsatta kraven.

Det finns goda förutsättningar att säkerställa att verksamheten kommer i balans i produktutfallet innan 2028 och även längre, eftersom kunderna är bundna till Transportstyrelsen i normalt 5-10 år med de typer som de en gång ansökt om. Detta förutsätter dock möjligheten att möta efterfrågan. I ett avvecklingsscenario riskeras i stället en fördyring per ärende, när de kunder som kan byta myndighet lämnar Transportstyrelsen och stordriftsfördelarna blir nackdelar. Produktutfallet speglar som nämnts inte budgetutfallet, vilket innebär att det trots ett bra produktresultat inte kan ske resurstillsättning i linje med efterfrågan.

4.5 Prognos: Hur kan typgodkännandeverksamheten utvecklas i framtiden?

Resultaten från prognosen visar på en fortsatt ökning i antalet ärenden, förutsatt att verksamheten resurssätts för att kunna ta emot ansökningarna och utföra obligatoriska tester på de modeller som får sitt godkännande. Prognosen utgår från svaren i november 2024 från de största tekniska tjänsterna och tillverkare. Dock visar utfallet för januari till mars 2025 en ökning på 40 procent, vilket tyder på att prognosen för 2025 är troligen underskattad.

Tabell 2 nedan visar de prognostiserade förändringarna och det totala antalet ärenden för varje år. Svaren indikerar en årlig ökning under perioden 2025–2027 med 3 procent, 21 procent och 7 procent.

År	2025	2026	2027
Genomsnittlig förändring	3%	21%	7%
Totalt antal ärenden	7 456	9 033	9 681

Tabell 2: prognos för årlig förändring och antal ärenden 2025–2027.

Givet den prognostiserade utvecklingen i antalet ärenden, beräknas potentialen för stordriftsfördelar om utvecklingen fortsätter i linje med historiken. Tabellen nedan visar en kostnadseffektivisering, eftersom genomsnittliga kostnader per ärende minskar från 5 952 kronor till 4 794 kronor under den prognostiserade tiden. Även produktiviteten blir något bättre när antalet ärenden ökar.

År	Antal ärende	Genomsnittlig kostnad	Totalkostnad	Produktivitet	Total timmar
2024	7 238	5 952	43 079 236	0,200	36 289
2025	7 456	5 849	43 605 377	0,202	37 396
2026	9 033	5 101	46 078 408	0,218	45 452
2027	9 681	4 794	46 410 629	0,224	48 774

Tabell 3: Prognostiserade ärenden, kostnader och arbetstimmar per år 2024–2027.

Resultaten visar att även med fortsatt effektivisering kommer kostnaderna för verksamheten att öka med cirka 3 miljoner kronor till år 2026 och med 3,5 miljoner kronor till 2027 jämfört med 2024. Antalet personaltimmar som krävs för att hantera mängden ärenden förväntas öka med drygt 12 000 timmar eller cirka sju årsarbetskrafter ytterligare som behöver rekryteras 2025–2026.

Bedömningen är dock att det i realiteten kommer att vara svårt att på kort sikt ta vara på stordriftsfördelarna samtidigt med den ökade efterfrågan och implementeringen av ett nytt IT-system. Sammantaget beräknas därför det ökade budgetbehovet för den interna verksamheten varav en ökning med

cirka 9 medarbetare eller cirka 10 miljoner kronor per år jämfört med 2025 års budget.

4.5.1 Prognos för konsultkostnader för emissionstester

Gällande och tillkommande krav från EU och UNECE på tester av emissionsöverensstämmelse i drift – för att följa upp de av Transportstyrelsen utfärdade emissionscertifikaten – leder till stora kostnader. Provningstester genomförs av externa tekniska tjänster och provningens omfattning är beroende av antalet utfärdade certifikat, antalet tillverkare, antalet ISC-familjer²⁵/tillverkare samt försäljning/ISC-familj.

Provningskostnaderna och Transportstyrelsens administrativa kostnader bekostas helt av tillverkarna, men eftersom Transportstyrelsen finansieras via anslag går dessa intäkter till statsbudgeten för att sedan äskas årligen genom budgetunderlaget.

Mellan 2020–2024 var testkostnaderna konstanta och låg på cirka 6 miljoner kronor per år. Från och med 2025 tillkommer nya testkostnader, och år 2026 tillkommer ISV tunga tester, som tabellen nedan visar. Det är stor osäkerhet för 2028, men testkostnaderna förväntas öka ytterligare med 6 miljoner kronor jämfört med 2027 till cirka 53 miljoner kronor. År 2029 kommer regelverken om Euro 6 successivt att ersättas av Euro 7, och testkostnaderna förväntas då bli något dyrare. År 2030 ersätts Euro 6 helt av Euro 7, det kan innebära att de totala testkostnaderna sammantaget kommer att bli högre. Det är dock svårt att exakt prognostisera testkostnaderna för både 2029 och 2030, då det råder stor osäkerhet kring utvecklingen.

²⁵ ISC-familjer (In-Service Conformity familjer). Grupp av motorer med likartade egenskaper. Bilarna delas in i ISC familj utifrån volym på motorerna, bränsle och efterbehandlingsystem bl.a

År/mnkr	ISC lätta (715) ²⁶	ISC lätta (R83) ²⁷	ISV lätta	ISV tunga	Totalt behov testkostnader
2024	6	-	-	-	6
2025	9	Ingen budget	10	Ingen budget	19
2026	10	1	10	20	41
2027	10	2	10	25	47
2028	15	3	10	25	53

Tabell 4: Prognos testkostnader mellan åren 2025–2028.

Tabell 5 nedan visar den samlade budgetprognosen inklusive behov av extra personal samt testmedel. Transportstyrelsens bedömning är att den interna verksamheten behöver öka med 5 miljoner kronor år 2025 samt med 10 miljoner kronor för 2026 och 2027 och framåt för personalkostnader för att säkerställa servicenivån.

Budgeten för verksamheten förväntas öka till 77 miljoner kronor till 2027, varav 34 miljoner kronor hör till tester. Testskostnaderna förväntas däremot att bli 47 miljoner kronor till år 2027, vilket ger ett underskott på 13 miljoner kronor. Skillnaden mellan den totala prognostiserade budgeten och de förväntade totala kostnaderna visar på ett underskott på 23 miljoner kronor år 2027, 29 miljoner kronor år 2026 och 8 miljoner kronor år 2025.

År /mnkr	Budget totalt	Varav budget tester	Varav behov tester	Under- finansiering tester oavsett scenario	Extra personalk ostnad	Utfall/ budget förslag totalt	Total under- finansiering budget
2024	43	6	6	0		43	0
2025	59	16	19	3	5	67	8
2026	65	22	41	19	10	94	29
2027	77	34	47	13	10	100	23
2028	-	-	53	-	10	-	-

Tabell 5: Budget respektive prognos för kostnader för typgodkännandeverksamheten exklusive kostnaden för tillkommande ansökningar för Euro 7.

*Detta är vad Transportstyrelsen bedömer att verksamheten behöver för att hantera det ökade inflödet av ansökningar.

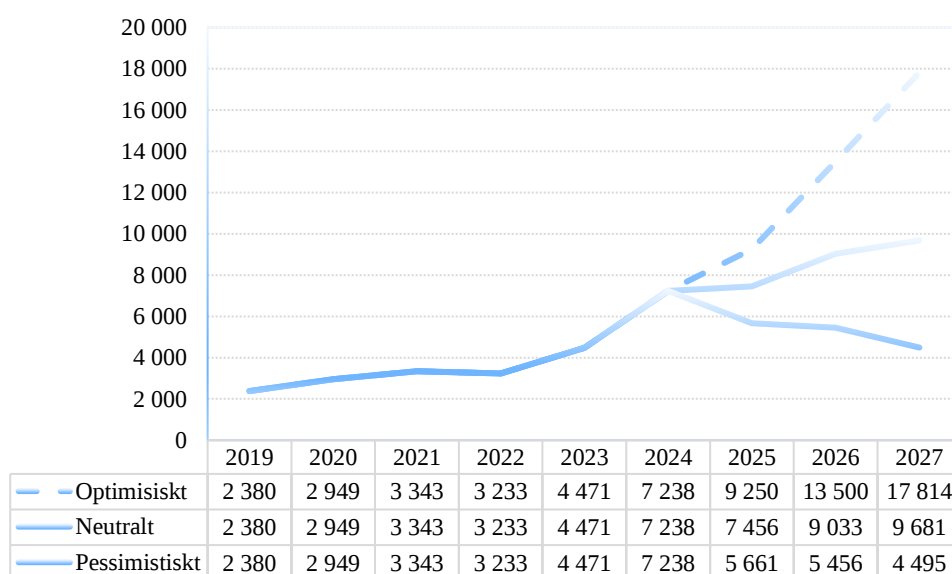
²⁶ ISC lätta (715) är EU krav och omfattar de bilar som är registrerade och körs inom EU.

²⁷ ISC lätta (R83) är ett UNECE lagkrav. Dessa fordon registreras i länder utanför EU.

4.6 Känslighetsanalys antal ärenden

Känslighetsanalysen har genomförts med en standardavvikelse på cirka 25 procent, baserat på historiska data från 2019–2024, vilket resulterar i följande optimistiska och pessimistiska scenarier.

Figur 9 nedan visar på en stor spridning i antalet ärenden för de olika scenarierna. Enligt den optimistiska prognosen kan antalet ärenden öka betydligt, till 17 814. I ett pessimistiskt scenario blir det en kontinuerlig minskning under åren till 4 495 ärenden.



Figur 9: känslighetsanalys.

4.6.1 Diskussion

Resultatet tyder på att den största ökningen av antalet ärenden sker under 2027, vilket också stämmer överens med de genomförda samtalen med 12 stora tillverkare. Detta kan bero på att nya lagkrav om Euro 7 kommer att träda i kraft år 2026²⁸, vilket förväntas driva upp efterfrågan på typgodkännande ytterligare. Dock har den kraftiga ökningen fortsatt under första kvartalet av 2025 (+40 procent januari–mars jämfört med 2024), vilket tyder på att prognosen för 2025 är sannolikt underskattad. Detta har lett till att Transportstyrelsen fattat beslut om att inte ta emot fler nya kunder och förberedelser görs för att även säga nej till nya ansökningar från befintliga kunder.

I prognosen förutsätts att servicenivån hålls konstant mellan åren 2025–2027. Detta förväntas Transportstyrelsen inte kunna tillgodose utan budgettillskott 2025. Oförutsägbarheten som Transportstyrelsen

²⁸ Europeiska unionens förordning 2024/1257. Europeiska unionens officiella tidning, L-serien, 2024/1257, 8.5.2024. Tillgänglig på: EUR-Lex.

kommunicerar riskerar att minska förtroendet hos kunderna, vilket gör prognosen ännu osäkrare.

Med utgångspunkt från den historiska utvecklingen av produktivitetens utvecklingen och det nära förestående införandet av modernare IT-system i handläggningen bör ytterligare ökad produktivitetsökning kunna ske. Dock vittnar verksamheten om att det finns en backlog i uppbyggnad av hållbara rutiner, till exempel IT-system och rutiner som gör att verksamheten på kort sikt inte både kan ta hand om den ökade efterfrågan och driva effektiviseringen på ett systematiskt sätt. På några års sikt bör dock stordriftsfördelar kunna tas tillvara.

Även om tillverkarna blir mindre nöjda med servicenivån hos typgodkännandeverksamheten i Sverige, är många av dem ändå bundna till verksamheten så länge de tillverkar samma modell och är i behov av uppdatering av befintliga certifikat. Därför är det rimligt att förutsätta att kundtappet blir mindre på kort sikt. Den äldre tekniken blir kvar för att de inte har något val och vissa tillverkare, särskilt mindre och svenska företag skulle vara motvilliga till att vända sig till andra, utländska myndigheter, även om servicekvaliteten hos Transportstyrelsen skulle försämrast²⁹.

En annan faktor som kan påverka kostnadsprognosen är att Euro 7 förväntas träda i kraft i slutet av 2026. Tillverkarna kommer att få möjlighet att välja godkännandemyndighet på nytt för emissionsdelen (Euro 7) som går från ett godkännande till 3–4 stycken. Denna effekt är i dag inte medräknad i kostnadsprognosen, vilket innebär att om Sverige väljer att ta emot fler godkännanden så innebär det motsvarande ökning för testkostnaden några år senare.

Det pessimistiska scenariot innebär en minskning i antalet ärenden, och sannolikt ett överskott på personal och ökad styckkostnad och lägre effektivitet. Den stora spridningen mellan scenarierna i känslighetsanalysen gör det svårt att planera och resurssätta för framtiden. Samtidigt pekar den ökade efterfrågan i hela Europa på grund av regeländringar samt Sveriges goda rykte och starka kundbas på att risken för betydande verksamhetsminskningar är låg, om tillräckliga resurser kan säkras.

Mot bakgrund av de stora osäkerheterna är det viktigt med en flexibel strategi som kan anpassas till olika framtida utfall. Genom att anpassa finansieringen, planera ärendemängden tillsammans med tillverkarna, kontinuerligt övervaka och justera verksamhetens prognoser och strategier baserat på nya data och insikter kan det säkerställas att verksamheten är väl förberedd för framtida utmaningar och möjligheter.

²⁹ Enligt svar från enkätundersökningen (se rapporten avsnitt enkäter och intervjuer).

Sammanfattningsvis visar analysen en prognos för hur antalet ärenden för typgodkännande verksamheten förväntas öka i framtiden. Ett ökat antal ärenden leder till att totalkostnaderna kommer att öka. Denna kostnadsökning behöver beaktas vid budgetbeslut för kommande år. Trots vissa osäkerheter tyder prognosen på att budgetbehovet kommer att öka för att samma servicenivå ska kunna bibehållas.

4.7 Konsekvenser av omprioritering inom avdelning Väg och järnväg

En analys har genomförts utifrån avdelning VJ:s prioriteringsmodell (s.k. värderingsmodell) där alla verksamheter har genomgått en grundvärdering och en nulägesvärdering utifrån fyra parametrar (formella krav, interna mål, externa förväntningar, extern effekt). I dag är typgodkännandeverksamheten likvärdigt eller lägre värderad än många verksamheter inom VJ, eftersom inga tydliga ställningstagande finns, varken internt eller från regeringen när det gäller strategisk position. Konsekvenserna har också bedömts orimliga i förhållande till det uppdrag som myndigheten har. Därför har en minskning av budgeten skett från 2024 till 2025, trots en ökad efterfrågan med 62 procent.

Konsekvenserna av en omprioritering av verksamheten inom VJ skulle inom 1–2 år leda till följande:

Objekt	Verksamhet	Enhet	Prioritering	Besparing (kronor)
10570000	Tillsyn tjänsteleverantörer	Spårtrafik	Sluta genomföra	1 000 000
10480000	Tillsyn utbildningssamordnare och examinator	Spårtrafik	Sluta genomföra	800 000
30740000	Tillsyn enligt vägsäkerhetslagen	Teknik väg	Sluta genomföra	1 000 000
30800000	Tillsyn av besiktningsorgan	Teknik väg	Sluta genomföra	3 700 000
30770000	Tillsyn av utbildningsorganisationer	Trafikskolor	Halvera	6 500 000
Totalt				13 000 000

Tabell 6: Konsekvenser av en omprioritering av medel inom avdelning Väg och järnväg 2025–2026 till förmån för Typgodkännandeverksamheten.

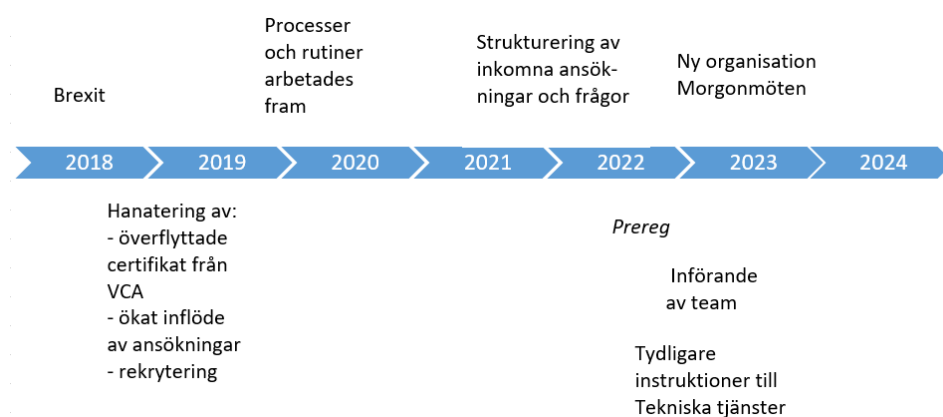
Det finns också lägre värderad tillståndsverksamhet, men det gäller små summor, och till slut måste ansökningarna hanteras i enlighet med förvaltningslagen. Det går alltså även att prioritera ned de mindre verksamheterna men summorna blir mindre. Detta genomförs genom att resurser flyttas från de andra områdena in i typgodkännande.

Om VJ ska spara 20 miljoner kronor, kan avdelningen minska budgeten för tillsyn av utbildarorganisationer med ytterligare 2,5 miljoner kronor (totalt minskning med 9 miljoner) och verksamheten får 4 miljoner kronor kvar. Även verksamhet Spårtrafik infrastrukturförvaltare (10500000), som har en budget på 7,5 miljoner kronor i dag, kan VJ minska budgeten till 2,5 miljoner kronor och spara 5 miljoner kronor.

Konsekvensen kommer med stor sannolikhet bli starka reaktioner från branscher och från Regeringskansliet. Detta alternativ har inte setts som möjligt eller önskvärt.

5 Effektiviseringsarbetet inom den svenska godkännandemyndigheten

5.1 Implementerade effektiviseringsåtgärder



Figur 10: Implementerade effektiviseringsåtgärder 2021–2023 inom den svenska godkännandemyndigheten

Under perioden efter brexit hade verksamheten utmaningar med ordning- och redafrågor och hade inte hunnit etablerat effektiva arbetssätt. Mycket tid behövde då läggas på att hantera de certifikat som flyttades över från den brittiska myndigheten - VCA, hantera det ökande inflödet av ansökningar och rekrytera personal. Det saknades processer och rutiner, och ansökningar och frågor kunde komma in via diariet i vissa fall och till en funktionsbrevlåda eller direkt till handläggare i andra fall. Det tog mycket administrativ tid att bara se till att en ansökan hamnade rätt och hanterades korrekt.

Efter den kaotiska tiden efter brexit började dock verksamheten komma i fas och processer och rutiner togs fram. Under 2021/22 strukturerades även de inkomna frågorna och ansökningarna upp för att få en effektivare hantering.

Under 2022 och 2023 drevs större förbättrings- och effektiviseringsinitiativ igenom. Bland annat tog verksamheten fram en rutin för preregistrering (Prereg) av ansökningar, vilket innebar att en person – i stället för alla inom verksamheten – hade ansvaret för varje inkommande ansökning och mejl. Det betydde att det blev mer ordning och reda, kortare uppstartstider och handläggarna kunde fokusera på handläggningen av ärenden. Verksamheten började även instruera de tekniska tjänsterna i hur de ville ha en ansökan. När en ansökan blir mer rätt från början kortas ledtiderna. Ett annat effektiviseringsinitiativ som drevs igenom var morgonmöten där

medarbetare får nya ärenden tilldelade och svåra frågor kan lösas snabbt och effektivt med rätt kompetens samlad.

5.2 Planerade förbättringsinitiativ och effektiviseringar utifrån scenario "mellan" och scenario "efterfrågestyrt"

När verksamheten ökar drastiskt krävs ett mycket mer strukturerat och homogent arbetssätt, dokumenterat i rutiner och ställningstaganden. Det är något som myndigheten arbetar med sedan 2018 och fortsätter att arbeta med. Tidigare klarade de 2–3 personer som arbetade inom verksamheten att ha kontroll, genom t.ex. olika Excelfiler som enkelt kunde uppdateras när behov uppstod. När verksamheten ökade till 30 medarbetare och komplexa ärenden är det inte längre en rättssäker hantering.

År 2020 inleddes ett arbete som fortfarande pågår kring utveckling av ett anpassat it-stöd (STARS Typgodkännande). Systemet ska framför allt bidra till att kvaliteten höjs. STARS innefattar en extern kundportal samt ett ärendehanteringssystem med tillhörande register och regelmodul. Som en temporär lösning har olika intelligenta listor i SharePoint utvecklats.

Under 2025 planerar myndigheten att införa en administrativ robot (RPA) som paketerar och stämplar certifikaten i processens slutskede. När systemet är driftsatt beräknas det att minska den administrativa tiden med 10 procent.

Under kvartal 4 2026 beräknas STARS och RPA tillsammans börja korta ned den administrativa tiden, som i dag tar cirka 1 timma per typgodkännande, med cirka 80 procent. Får myndigheten in 7 500³⁰ typgodkännanden under ett år innebär det en minskning med cirka 6 000 timmar totalt.

Eftersom myndigheten även har fått många fler regelområden att godkänna inom, finns det ett behov av en mer strukturerad regelbevakning och certifikatsmallar. Ett internt effektiviseringsarbete har pågått sedan en tid och under 2025 har myndigheten budgeterat för att köpa in ett system för regelbevakning för 100 000 kronor årligen. Det förväntas spara minst 1 000 timmar per år.

Ett annat initiativ som kommer att kunna genomföras i samband med att verksamheten växer är införandet av regelverkschecklistor (arbetsbeskrivning på hur man skapar ett certifikat). Det är dokument där vi samlar kunskap om specifika regelverk och som används som stöd vid handläggning. Verksamheten har tagit fram cirka fem listor i dag men skulle behöva ta fram ytterligare 250 för att täcka hela myndighetens område.

³⁰ Är ett konservativt värde, kan bli mer.

Listorna bedöms framför allt att öka kvaliteten på utfärdade typgodkännanden samt reducera tiden vi behöver lägga på en typgodkännandeansökan.

6 Fyra scenarier för hållbar verksamhet

Scenarioanalys mot 2030

I dag sysselsätter godkännandemyndigheten i Sverige (exklusive tekniska tjänster) 28 årsarbetskrafter.³¹ Med de förutsättningar som finns i dag för verksamheten är det mest troliga scenariot en kontrollerad avveckling/begränsning av verksamheten under de kommande 5–10 åren, eftersom verksamheten varken har möjlighet att möta den växande efterfrågan eller har möjlighet att ställa om processer och kompetenser till den nya tekniken. Scenarierna beskriver olika möjliga vägar att begränsa/avveckla dagens verksamhet. Svårigheten ligger i att behålla kompetens och kunder i en verksamhet som endast har möjlighet att hantera äldre modeller och teknik.

Scenarierna beskriver också två tillväxtscenarier. I vårt mest expansiva scenario ökar bemanningen till 50–60 årsarbetskrafter. Även arbetstillfällen utanför myndigheten torde kunna skapas i detta scenario. Scenario ”efterfrågestyrt” förutsätter att Transportstyrelsen får behålla avgiftsintäkterna, vilket är fallet i de länder som utredningen studerat. Scenariot ger en möjlighet att typgodkänna de senaste typerna i den tekniska utvecklingen och ger myndigheten en insyn i teknikutvecklingen. Det är värdeskapande inom den internationella regelutvecklingen och ger förutsättningar för innovation och konkurrenskraft i Sverige.

Även ett mellanscenario har analyserats. I detta scenario kan Transportstyrelsen själva besluta och snabbt ta ställning. Det är avgörande för att inte förlora de ledande och stora kunderna och därmed också kompetens och inflytande i det internationella arbetet. Scenario ”mellan” kan behållas som intern styrform men kräver tydlighet och långsiktighet i den ekonomiska styrningen som inte tillämpas i dag på myndigheten.

Här följer en beskrivning av de olika scenarierna. (För fördjupning, se bilaga 5):

6.1 Scenario 0 – Ingen åtgärd

I scenario 0 – Ingen åtgärd – kommer Transportstyrelsen att genom försämrad servicenivå successivt minska antalet kunder och sluta ta emot

³¹ Exkluderar ett huvudskyddsombud som arbetar med skyddsombudsfrågor för hela myndighetens räkning på 100 procent.

nya kunder. Myndigheten kommer inte att kunna prioritera att bygga upp kompetens för ny teknik inom exempelvis autonoma fordon som kräver nyanställning. Under en period kommer servicegraden att sjunka när inga nya resurser kan tillföras. Det sker på grund av att nya krav tillkommer för befintliga kunder, t.ex. att existerande typgodkännande inom emissioner måste göras om. När inte Sverige kan ta emot dem, väljer företagen sannolikt att vända sig till andra myndigheter där det är möjligt (gäller Euro 7). Därmed förlorar Sverige sitt starkaste kompetensområde.

I förlängningen leder detta i sin tur till mindre insyn i ny teknik hos ledande tillverkare och med det försämrade kompetens i Sverige. Bedömningen är också att det kommer att vara svårt att behålla expertkompetens inom myndigheten. Det goda rykte, som Sverige har byggt upp som godkännandemyndighet, kommer att påverkas negativt i detta nollscenario. Möjligheten att stödja små och medelstora svenska tillverkare kommer dock sannolikt att finnas kvar efter en period av omställning. Däremot sjunker kompetensnivån på myndigheten.

Mot bakgrund av att Sverige inte längre kan behålla ledande tillverkare och upprätthålla expertkompetens är bedömningen att detta scenario leder till en kraftig minskning av typgodkännandeverksamheten. År 2030 bedöms behovet av årsarbetskrafter på myndigheten att minska med 16–18 medarbetare. Vid år 2035 beräknas godkännandemyndigheten ha krympt ytterligare och vara på samma nivå som innan brexit. Nedgången innebär att de nya IT-verktyg, som håller på att tas fram, blir en stor kostnad för de kunder som är kvar. I detta scenario sker dessutom minskningen på ett okontrollerat sätt, vilket gör att kundernas förtroende sviktar och nedgången går relativt snabbt. Risken är stor att kunderna, i väntan på sina godkännanden, riskerar stora lager och påverkan på lönsamhet. Det innebär i sin tur sannolikt en politisk och medial påverkan och en svekdebatt, då kunderna är bundna i många år till den myndighet de ansöker hos från början.

6.2 Scenario 1- begränsning av verksamheten

I scenario 1 – begränsning av verksamheten – kommer verksamheten sannolikt också att minska i storlek. Till skillnad mot nollscenariot kommer Transportstyrelsen att arbeta aktivt med kommunikation till kunderna och med åtgärder som motverkar tillväxt. Detta sker för att värna om arbetsmiljön för Transportstyrelsens medarbetare och för att ge befintliga kunder bättre förutsättningar att hantera omställningen.

Scenario 1 är indelat i fyra delscenarier. Det ena delscenariot (1a) handlar om att kontrollerat avveckla verksamheten. Myndigheten är transparent med sina kunder om läget och driver på en avveckling. Inom tre år beräknas inflödet av ansökningar att ha minskat med cirka 80 procent. Precis

Storbritannien gjorde inför brexit kan Sverige här även inleda en förhandling för att få en kontrollerad överföring av ärenden till andra länder.

De andra tre delscenarierna handlar om hur myndigheten, med nuvarande budget, kan begränsa verksamheten på olika sätt. I delscenario 1b begränsar myndigheten inflödet av nya kunder och slutar utfärda typgodkännanden inom ny teknik (exempelvis inom cybersäkerhet, förarstödssystem och autonoma fordon). Inom 3 år beräknas antalet typgodkännandeansökningar att ha minskat med 60–80 procent.

Delscenarierna 1a och 1b får, i det stora hela, samma konsekvenser. En skillnad mellan de två scenarierna är att i 1a driver myndigheten själv på avvecklingen på ett kontrollerat sätt och försöker att ge företagen bättre förutsättningar, genom att tidigt flagga för avvecklingen och att hitta alternativ. I 1b kommer företagen att driva på byte av myndighet när de kommer till insikt att Transportstyrelsen inte längre kan hålla samma service som tidigare.

I scenario 1c och 1d begränsar myndigheten i stället de områden som tillverkare kan ansöka om typgodkännanden inom. I scenario 1c profilerar sig myndigheten inom emissionsområdet, som är Transportstyrelsens största område i dag och som myndigheten har byggt upp kompetens inom. Myndigheten kommer dock fortfarande att få in de ansökningar som är kopplade till ändringar i Euro 7-regelverket och antalet ansökningar på totalen i 1c beräknas inte att minska mot 2024. Behovet av antalet medarbetare år 2030 kommer endast att vara något färre (cirka 25) mot 28 i dag, men antalet inkommande ansökningar, och därav intäkter, kommer att minska. Färre ansökningar innebär en bättre arbetsmiljö på myndigheten. Det här alternativet innebär också fler emissionsprovningar (ISx), eftersom de är kopplade till emissionstypgodkännandena med följderna väsentligt ökade kostnader i Transportstyrelsens budget.

I delscenario 1d slutar myndigheten att utfärda typgodkännanden inom emissioner, det i dag största området inom godkännandemyndigheten. I stället lägger myndigheten resurserna på att handlägga alla andra ansökningar. I det här scenariot bedöms verksamheten att minska till 20 årsarbetskrafter till år 2030. För små och medelstora svenska företag, som har många typgodkännanden hos Transportstyrelsen men som inte är inom emissioner, är 1d ett bättre alternativ än 1c, eftersom de kan fortsätta att ansöka hos en svensk godkännandemyndighet. Jämfört med nollscenariot bedöms handläggningstiderna att bli kortare för de tillverkare som är kvar hos myndigheten och arbetsmiljön bli förbättrad i både 1c och 1d.

I undersökningar har ledande tillverkare informerat myndigheten om att de främst sätter värde på nära dialog med experter med hög kompetens utöver

en hygiennivå för handläggningstid. I alla alternativ i scenario 1 kommer Sverige sannolikt inte att ha möjlighet att erbjuda det och risken är stor att ledande tillverkare byter myndighet. Det är då inte möjligt för myndigheten att behålla expertkompetens.

6.3 Scenario mellan

I scenario 2 mellan – ges myndigheten möjlighet att växa något och på så sätt behålla delar av dagens kunder, på sikt ta emot ett begränsat antal nya kunder samt bygga upp en viss kompetens för ny teknik i närtid. Myndigheten kommer att kunna bibehålla den servicenivå som byggts upp och arbetsmiljön kommer att förbättras för myndighetens anställda. Eftersom antalet nya kunder begränsas, blir antalet Euro 7 ansökningar som tas emot färre.

Scenariot ger också möjlighet till anpassning av verksamheten efter efterfrågan från år till år och därmed möjlighet att ge ett långsiktigt erbjudande till kunder som är låsta hos den myndighet de först ansökte hos. Scenariot beräknas skapa ytterligare 5–9 arbetstillfällen i Sverige. Detta scenario kräver en omfördelning av medel (cirka 10 miljoner kronor per år). Dessutom krävs utökade medel främst fr.o.m. 2026 för testverksamheten som följer av framför allt redan utfärdade godkännanden. Däremot kommer den potentiella ökningen av testkostnader att dämpas i och med att myndigheten, till viss del, begränsar inflödet av nya kunder och Euro 7. Ett alternativ är att myndigheten får behålla avgiftsintäkter så snart som möjligt även i detta scenario.

6.4 Scenario efterfrågestyrt

I scenario 4 – efterfrågestyrt – är ambitionen att ha ett långsiktigt erbjudande som gör att världsledande tillverkare och teknik fortsätter söka sig till Sverige, vilket i sin tur ger en plattform för kompetensutveckling och innovationskluster. Det i sin tur förväntas ge Sverige en tyngre påverkansmöjlighet inom olika internationella forum än i dag och en konkurrensfördel för svensk industri. Detta scenario kräver att avgiftsintäkterna behålls i myndigheten för att kunna hantera ännu större fluktuationer i efterfrågan. Här kan Nederländerna ses som ett exempel, där antalet medarbetare efterhand vuxit till 60 som hanterar 45 000 ärenden, även om det är mycket svårt att jämföra, eftersom de har en helt annan ärendesammansättning i dag än Sverige.

Både scenario 3 och 4 kräver en flexibilitet i resurser (t.ex. konsulter, outsourcing) för att kunna parera efterfrågefluktuationer utan att påverka medarbetare i resten av myndigheten, vilket t.ex. Nederländerna och Finland löser genom att verksamheten får behålla sina intäkter.

6.5 Sammanställning av scenarierna för- och nackdelar

Scenario	Fördelar	Nackdelar
0. Ingen förändring i nuvarande budget	Förbättrad arbetsmiljö på sikt för de anställda som är kvar om 5 år	- Kortsiktigt: försämrad arbetsmiljö - Försämrad service till kunderna, långa handläggningstider och risk för förseningar vilket kan få stora ekonomiska konsekvenser för företagen - Sverige och Transportstyrelsen fick stark kritik av näringslivet för ryckig verksamhet - Tillverkare lämnar Transportstyrelsen på grund av sämre service, vilket leder till minskade intäkter till statskassan - Arbetsbrist som leder till omplacering/varsel - Försämrad förmåga att driva svenska ståndpunkter internationellt på grund av spetskompetenstapp - Fortsatta IT-kostnader för system som har utvecklats - Myndigheten följer inte med i teknikutvecklingen - Risk för påtryckningar från missnöjda tillverkare till regeringen
1a Kontrollerad avveckling av typgodkännandeverksamheten i Sverige	- Transportstyrelsen behöver inte längre hantera en verksamhet med stor variation i efterfrågan och svår att hantera inom nuvarande budgetmodellen - Förbättrad arbetsmiljö redan under 2025 och för de anställda som är kvar om 5 år - Ett brexit upplägg kan förhandlas fram för att skydda kunderna.	- Kostnader för företagen vid byte av TAA³² - Små- och medelstora svenska företag tvingas vända sig till andra länders TAA och får inte samma stöd från svenska myndigheten vilket kan påverka deras konkurrensförmåga - Minskat anseende för Transportstyrelsen och Sverige som inte lever upp till åtagandet i ramförordningen och för avveckling av verksamheten efter att ha tagit emot typgodkännanden från VCA efter brexit och 81 miljoner kronor från brexitjusteringsreserven hösten 2023. - Omplacering/varsel - Försämrad förmåga att driva svenska ståndpunkter internationellt på grund av spetskompetenstapp - Minskade intäkter till statskassan - Går miste om potentiella arbetstillfällen i Sverige - Fortsatta IT-kostnader för system som har utvecklats - Myndigheten följer inte med i teknikutvecklingen - Risk för påtryckningar från missnöjda tillverkare till regeringen

³² TAA = type approval authority (godkännandemyndighet).

1b Minska verksamheten genom att begränsa inflödet av nya kunder samt att sluta utfärda nya typgodkännanden inom ny teknik	• Handläggningstiderna för små och stora företag kan förbättras på sikt när de stora företagen lämnar Transportstyrelsen • Förbättrad arbetsmiljö för de anställda som är kvar om 5 år	• Ökade handläggningstider under 2025, vilket kan leda till produktionsstopp, försenade lanseringar och minskade intäkter för företagen • Sämre kompetensnivå och service för de tillverkare som är kvar hos Transportstyrelsen • Minskat anseende för Transportstyrelsen och Sverige med stora variationer i service från ett år till ett annat. • På sikt: omplacering/varsel av personal • Försämrade förmåga att driva svenska ståndpunkter internationellt på grund av spetskompetenstapp • Minskade intäkter till statskassan • Går miste om potentiella arbetstillfällen i Sverige • Fortsatta it-kostnader för system som har utvecklats • Myndigheten följer inte med i teknikutvecklingen • Risk för påtryckningar från missnöjda tillverkare till regeringen •
1c Minska verksamheten genom att myndigheten fokuserar på typgodkännanden kopplade till emissioner	• Bättre service för företag som endast ansöker om emissionscertifikat hos Transportstyrelsen • Förbättrad arbetsmiljö för de anställda som är kvar om 5 år	• Företag som ansöker om andra typer av typgodkännanden än inom emissioner kan få ökade kostnader i samband med att de byter TAA • Små- och medelstora svenska företag tvingas vända sig till andra länders TAA och får inte samma stöd från svensk myndighet • Förändrat kompetensbehov på Transportstyrelsen, vilket ev. kan leda till omställning • Ökade budgetbehov för emissionsprovningar • Kritik från näringslivet och EU när Transportstyrelsen slutar ta emot ansökningar
1d Minska verksamheten genom att myndigheten slutar utfärda typgodkännanden inom området emissioner	• Bättre service för de företag som inte har emissionscertifikat hos Transportstyrelsen • Kortare handläggningstider för små och medelstora svenska företag där många av dem inte har emissionscertifikat hos Transportstyrelsen • Förbättrad arbetsmiljö för de anställda som är kvar om 5 år	• Kostnader för företagen vid byte av TAA • Försämrade förmåga att driva svenska ståndpunkter internationellt på grund av spetskompetenstapp • Ev. omställningsarbete på sikt på grund av ett förändrat kompetensbehov • Kritik från näringslivet och EU när Transportstyrelsen slutar ta emot ansökningar inom emissioner

2. Mellan – dedikerad budget från generaldirektören alternativt specialdestinerade avgifter som vi får behålla.	• Bibehåller servicegraden alt minskar den tidvis men behåller förutsägbarheten. • Kan ta emot en del nya kunder och behåller stor del av de gamla • Ökar antalet arbetstillfällen inom sektorn genom att klustret bibehålls och stärks i Sverige • Effektiviseringar på grund av skalfördelar bl.a. genom att it-system kan byggas. Andra halvan 2026 kan vi börja se effektiviseringar av STARS • Kan anställa 7-9 personer över två år 2025–2027. • Ökad testbudget krävs 2026–2027 • Arbetsmiljön förbättras men fortfarande högt tryck tidvis	• Minskad tillsynsverksamhet inom väg 2025–2027 för att finansiera denna verksamhet alt annan omprioritering inom TS/VJ. • Styrmedel som anslagstilldelningen innebär för regeringen och TS försvagas genom att intäkterna från typgodkännandeverksamheten inte kan användas till andra verksamheter. • Fortfarande innebär det en viss begränsning i förhållande till efterfrågan. • Transportstyrelsen måste fortfarande ta höjd för att finansiera de svårförutsägbara testkostnaderna upp till 100 miljoner kronor per år beroende på hur stor del av ansökningarna som är emissioner.
3. Efterfrågestyrt Avgiftsintäkterna specialdestineras och en resultatenhet bildas.	• Ökar antalet anställda inom fordonssektorn i Sverige genom bl.a. att insourca del av teknisk tjänst • Ökade arbetstillfällen inom den svenska godkännandemyndigheten • Effektiviseringar tack vare skalfördelar • Samla världsledande kompetens • Större aktör inom regelutvecklingen • Vi har full flexibilitet att balansera behov och kapacitet och kan därmed även hantera arbetsmiljön på ett bra sätt	• Typgodkännandeintäkter kan inte längre finansiera andra delar av TS • Efterfrågestyrt vilket kan få påverkan på verksamheten i nedgång då snabba åtgärder måste tas för att få ned kostnaderna. • Kan bli stor andel konsulter om inte anställning ska ske i resultatenheten enbart (om möjligt)

Tabell 7: Sammanställning av scenarier för typgodkännandeverksamheten med tillhörande fördelar och nackdelar

6.6 Sammanställning av kostnader för scenarierna

Antalet anställda och testkostnader är uppskattade kostnader och baserade på enkätundersökningar, intervjuer och erfarenheter från verksamheten. Testkostnaderna är samma för de olika scenarierna. På sikt kan det däremot ändras beroende på vilken godkännandemyndighet Sverige vill ha. En stor del av IT-kostnaderna är däremot avskrivningar på IT-utveckling och påverkas inte av val av scenario. Däremot kan scenarierna som leder till en mindre kundbas leda till högre kostnader för de kunder som är kvar. Det finns en stor felmarginal i uppgifterna nedan. För en mer detaljerad analys, se bilaga 6. Samtliga kostnadsuppskattningar i tabellen är angivna i 2024 års penningvärde.

Scenario	År	Antalet anställda (ÅAK)	Lönekostnad (1 ÅAK = 1,1 mkr)	Testkostnad (beräknad)	It-kostnad
0. Ingen förändring	2025	28*	30,8 ³³ mkr	Budget: 16 mkr*** Beräknad kostnad: 19 mkr	8–9 mkr
	2030	10–12**	11–13,2 mkr	53+ mkr (2028)	8–9 mkr
	2035	4–6	4,4–6,6 mkr		8–9 mkr
1a Kontrollerad avveckling	2025	Samma som 0 scenariot			
	2030	Samma som 0 scenariot			
	2035	Samma som 0 scenariot			
1b och 1 d Begränsning	2025	28	30,8 mkr	Budget: 16 mkr*** Beräknad kostnad: 19 mkr	8–9 mkr
	2030	20	22 mkr	53+ mkr (2028)	8–9 mkr
	2035	15	16,5 mkr		8–9 mkr
1c Begränsning emissioner	2025	28	30,8 mkr	Budget: 16 mkr*** Beräknad kostnad: 19 mkr	8–9 mkr
	2030	25	27,5 mkr	53+ mkr (2028)	8–9 mkr
	2035	20	22 mkr		8–9 mkr
2. Mellan	2025	33 (28+4)	36,3 mkr	Budget: 16 mkr*** Beräknad kostnad: 19 mkr	8–9 mkr
	2030	38 (33+5)	41,8 mkr	53+ mkr (2028)	8–9 mkr
	2035	38	41,8 mkr		8–9 mkr
3. Efterfrågestyrt	2025	33 (28+4)	36,3 mkr	Budget: 16 mkr*** Beräknad kostnad: 19 mkr	8–9 mkr
	2030	38 (33+5)	41,8 mkr	53+++ mkr (2028)	8–9 mkr
	2035	50–60	55–66 mkr		8–9 mkr

Tabell 8: Sammanställning av uppskattade kostnader och personalbehov för olika scenarier 2025–2035.

*Skyddsombudet exkluderat.

** Sektion certifiering: 2, Sektion efterlevnad: 10.

*** Reflekterar inte behovet utan den ram som verksamheten har fått.

7 Alternativa lösningar för en hållbar finansiering

För att skapa en hållbar finansiering har ett antal olika alternativ analyserats.

0. Avgift på inkomstitel + anslag till Transportstyrelsen + budget på avdelningsnivå (som i dag).

³³ Enligt Transportstyrelsen statistik.

1. Som ovan men budget för en femårsperiod till en intern resultatenhet.
2. Särskilda anslag till typgodkännandeverksamheten.
3. Specialdestinerade avgifter (Riksdagsbeslut) till resultatenhet.
4. Bolag.

Alternativ 2 (särskilt anslag) och 4 (bolag) har inte bedömts ge några fördelar jämfört med i dag, eftersom anslagsprocessen är för långsam för att kunna följa den efterfrågestyrda verksamheten och riksdagens kriterier för en bolagsbildning inte är uppfyllda (fungerande marknad m.m.).

Nackdelarna med alternativ 0 (som i dag) är den begränsade möjligheten till anpassning till efterfrågan utan att detta precis som i dag går ut över verksamhet inom myndigheten som är lägre prioriterad det aktuella året. Om verksamheten inte kan anpassas efter efterfrågan äventyras arbetsmiljön och verksamheten tvingas påbörja en avveckling. Det innebär i sin tur att myndigheten inte har möjlighet att bygga upp och behålla expertkompetens inom området och kommer inte heller att kunna bygga upp kompetens inom ny teknik (som exempelvis autonoma fordon). Dessa negativa effekter går ut över servicenivån till industrin och riskerar att påverka Sveriges anseende negativt.

Bedömningen är att dessa nackdelar kan motverkas med alternativ 1 (resultatenhet) och 3 (specialdestinerade avgifter) men kan också få vissa konsekvenser för myndigheten i övrigt. Därför beskrivs dessa alternativ närmare nedan.

7.1 "Intern resultatenhet" (alternativ 1)

Alternativet innebär att generaldirektören fattar beslut om t.ex. en femårsbudget för typgodkännandeverksamheten i form av en resultat- och enklare balansräkning i linje med produktbudgeten. I detta alternativ föreslås finansieringen av emissionstester som ett första steg (2025–2026) ligga kvar som årlig budget, eftersom dessa utförs av externa parter och inte påverkar arbetsmiljön eller leveransförmågan (förutsatt att generaldirektören i tillräcklig utsträckning finansierar testerna ur central budget) till industrin och dessutom är avgörande för att myndighetens budget ska klaras.

En intern resultatenhet med intäkts- och kostnadsansvar bildas. Resultatenheten skulle då kunna stå för den verkliga OH-kostnaden på sektionsnivå till skillnad från i dag där OH påförs med en schablon. Detta kan ske genom att interndebitering av timmar från andra avdelningar. Resultatenheten kan "fondera" överskott och underskott mellan åren men måste lämpligen nå målet full kostnadstäckning till det år som myndigheten

satt som mål (för närvarande 2028). Överskott över en viss summa återgår till generaldirektören. Underskott över en viss summa får inte överskridas oavsett efterfrågenivå. För att undvika påverkan på medarbetare utanför resultatenheten vid stora svängningar i efterfrågan ställs krav på viss nivå av flexibilitet, t.ex. genom outsourcing eller konsulter.

Nackdelarna med detta alternativ är att generaldirektören alternativt avdelningsdirektören behöver behöva prioritera om 10 miljoner kronor för åren 2026–2030 för extra personalkostnader samt medel för testverksamhet för att verksamheten ska kunna möta efterfrågan och uppfylla kraven på myndigheten utan att äventyra leveransförmågan och arbetsmiljön. En dialog kan fortsätta föras med regeringen för att säkerställa att anslagen till Transportstyrelsen följer efterfrågan. Inom något/några år bör övergång till specialdestinering av avgifter ske (se alternativ 3).

Fördelen med detta alternativ jämfört med specialdestinerade avgifter nedan är att generaldirektören behåller flexibiliteten över de stora pengarna till tester/provning som inte påverkar arbetsmiljön. Samtidigt skapar det flexibilitet och ger möjlighet att behålla experter och kunder inom typgodkännanden när resurssättningen kan anpassas till efterfrågan.

Nackdelen är att de medel som avsätts i femårsbudgeten inte kan användas till andra verksamheter inom Transportstyrelsen om de behövs. Transportstyrelsen får därmed något sämre flexibilitet (utöver dagens budget 10 miljoner kronor + testmedel).

7.2 Specialdestinerade avgifter (alternativ 3)

Alternativet innebär att riksdagen ger regeringen delegation att specialdestinera avgiftsintäkter till Transportstyrelsen avseende typgodkännandeverksamheten inklusive intäkter för tester (ISV och ISC) som finansieras av tillverkarna, samt eventuella framtida tester som kan tillkomma. Trots att detta ses som ett undantag i staten är 58 procent av de offentligt rättsliga avgifterna specialdestinerade i dag, enligt Statskontorets rapport ”Vem är det som kör? Avgiftsbelagd verksamhet i staten” från 2024.

Med detta beslut följer ett krav på separat styrning samt redovisning av resultat.³⁴ Det innebär att en resultatenhet bör bildas med egen resultat- och balansräkning. Det innebär också att resultatenheten ska debiteras de verkliga OH-kostnaderna på alla nivåer i organisationen och att alla utomstående ska skriva tid när de arbetar åt/hos resultatenheten. Det innebär skarpa krav på separat intern rapportering till generaldirektören samt extern rapportering i t.ex. årsredovisningen och budgetunderlag. Alternativet kan innebära att Transportstyrelsen fortsätter sätta avgiftsnivån, vilket är att

³⁴ Riksdagen har ett antal kriterier som bör vara uppfyllda för att en myndighet ska få bemyndigande att disponera en intäkt.

föredra för att öka flexibiliteten vid en stigande efterfrågan, men det kan också innebära att regeringen vill behålla viss kontroll och vill besluta om avgiftsnivån. Det innebär i sin tur en risk för begränsning av möjligheten att anpassa verksamheten till efterfrågan³⁵ (jämför Trafikverket Förarprov som fått vänta 12 år på avgiftshöjningar).

Myndigheternas avgiftsverksamhet diskuteras i rapporten ”Vem är det som kör”, där Statskontoret kritiserar regeringen för att ha en svagare styrning av verksamhet där myndigheterna får behålla intäkterna och samtidigt sätta avgifterna. Statskontoret ser också en risk att myndigheterna blir mindre effektiva jämfört med anslagsfinansierad verksamhet där den s.k. PLO-uppräknningen inte ger full kompensation för inflationen, vilket avgiftshöjningarna kan göra om myndigheten sätter avgiften själva. De pekar på att avgifterna riskerar att bli en dold skatt och riskerar att användas till annan verksamhet än den är avsedd för när myndigheterna inte klarar att hålla isär redovisningen. Regeringen har tidigare fått kritik från Riksrevisionen men valt att i stor utsträckning fortsätta med nuvarande ordning.

Alternativet innebär att över- och underskott från tidigare år förs över i s.k. ny räkning, dvs. sparar. Om överskottet blir mer än 10 procent av omsättningen, ska myndigheten lämna förslag till regeringen om hur överskottet ska användas. Om underskottet är större än 10 procent, ska myndigheten i stället lämna förslag om hur detta ska täckas³⁶.

Alternativet innebär att Transportstyrelsen inte kommer, som i dag, att kunna använda särskilda satsningar från regeringens sida på typgodkännandeverksamheten, t.ex. i samband med nya regler, till andra delar av verksamheten mellan åren. Det innebär att Transportstyrelsen inte längre kan kvitta avgiftsintäkterna från denna verksamhet mot andra avgiftsbelagda verksamheter, vilket kan sätta mer press på andra verksamheter.

Vi noterar samtidigt från intervjuerna i utredningen att andra länder som får behålla sina avgiftsintäkter också upplever utmaningar med att mäta förändringar i efterfrågan. Men till skillnad mot Sverige är de bättre rustade för att planera mer långsiktigt och snabbare anpassa sig till förändringar i efterfrågan. Den anlagsprocess vi har i dag kan inte erbjuda den förutsägbarhet och tillförlitlighet som industrin har behov av. Transportstyrelsen måste i så fall antingen erbjuda verksamheten mer flexibilitet i vilka medel som tilldelas verksamheten eller så skulle det kunna

³⁵ Generellt sett kan central styrning av avgiftsnivåer påverka en myndighets flexibilitet att snabbt anpassa sig till förändringar i efterfrågan eller kostnadsstruktur. Om beslut om avgifter måste godkännas på högre politisk nivå kan det leda till längre handläggningstider och mindre möjlighet för myndigheten att reagera snabbt på marknadsförändringar.

³⁶ 25a § avgiftsförordningen (1992:191).

uppfyllas genom att myndigheten får disponera avgiftsintäkterna. När nu kostnaderna för testerna ökar kraftigt innebär det en väsentlig osäkerhet även för Transportstyrelsens ekonomi.

Detta tillsammans med de nackdelar i form av den långsamhet och oförutsägbarhet som anslagsprocessen skapar gör att fördelarna med specialdestinering klart överväger nackdelarna, enligt utredningens bedömning.

Utredningens slutsats är att verksamheten uppfyller riksdagens kriterier för att få behålla avgiftsintäkter samt att detta i längden ger nödvändiga förutsättningar för industrin och är i linje med regeringens industripolitik. Utredningen bedömer därför att alternativ tre, specialdestination av avgifter, bör beredas.

8 Vilken strategisk position har Sverige tagit?

Sverige är i dag det femte största landet i Europa mätt i antal helfordonsgodkännanden år 2024 enligt ETAES. När det gäller typgodkännanden inom två- och trehjuliga fordon är den svenska godkännandemyndigheten den tredje största och för anläggningsmaskiner den fjärde största myndigheten. Sedan 2019 har antal ärenden, effektivitet och kundnöjdhet ökat kraftigt. Den strategi som Sverige valt måste anses vara framgångsrik i jämförelse med andra länder och Transportstyrelsens beslut att vara ett av de länder som tog över efter brexit måste anses ha förvaltats väl. Förutom detta ställningstagande om brexit finns inget inriktningsbeslut varken politiskt eller från Transportstyrelsens ledning som anger vilken strategisk positionering den svenska typgodkännandeverksamheten bör ta. Den position vi i realiteten har tagit skulle dock kunna beskrivas enligt följande:

Huvudsyftet med verksamheten är att säkerställa att de fordon, system och komponenter som kommer ut på marknaden lever upp till regelverken och därmed bidrar till de transportpolitiska målen och inte att vinna marknadsandelar eller att gynna de egna landets tillverkare.

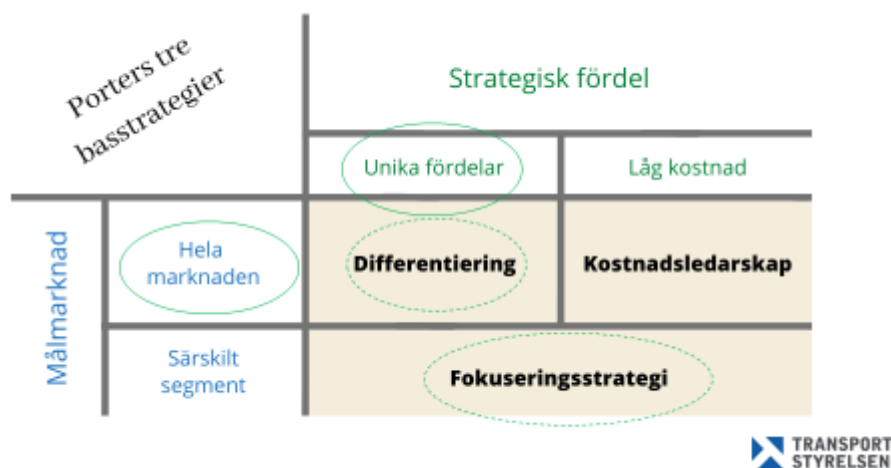
I linje med ovanstående målsättning skulle erbjudandet kunna beskrivas enligt följande:

- Vi hälsar alla välkomna och behandlar alla kunder lika (förvaltningslagen).
- Vår ambition är att handlägga din ansökan i genomsnitt inom 10 arbetsdagar men detta varierar beroende på arbetsbelastning.

- Vi för en nära dialog med ditt företag för att ge hög förutsägbarhet och minimera onödiga kostnader för er och oss i processen.
- Vi värdesätter partnerskap, integritet och kvalitet före kostnadsledarskap eller ”fort och fel”.
- Vi har ett helhetserbjudande med en stark egen kompetens inom emissioner. Vi täcker ännu inte in områdena cybersäkerhet och autonom körning.
- Vi anlitar kvalitetssäkrade partner som tekniska tjänster.

De interna strategierna skulle kunna sammanfattas enligt följande:

- 100 procent anställda – inga resurskonsulter.
- Vi har mycket hög grad av outsourcing till teknikkonsulter för platsbesök och tester för att minska vår sårbarhet och ha ett brett erbjudande till företag.
- Vi jobbar med ständig förbättring och kostnadseffektivisering för att hålla nere avgifterna, skapa utrymme för att kunna växa och skapa en intressant arbetsplats.
- Vi samarbetar över organisationsgränserna för att klara våra leveranser med en god arbetsmiljö samt för att bibehålla ett bra erbjudande till kund.



8.1 Porters modell för strategisk positionering.

Om vi skulle försöka applicera Porters klassiska modell för strategisk positionering, trots att typgodkännandeverksamheten inte är en fri marknad, skulle man kunna säga att vi i Sverige har valt att positionera oss genom att

rikta oss mot hela marknaden. Vi har valt att konkurrera (*differentiering*) med några unika säljfördelar (*unique selling points*) utöver att vi erbjuder en tillräckligt hög basnivå på våra tjänster (ok handläggningstid, kvalitetssäkrade tekniska tjänster, ok priser). Våra unika säljfördelar är att vi har hög kompetens inom flera områden samt att vi erbjuder en nära dialog som gör att kunderna har god kontroll på osäkerheter i en process där de ofta har höga avvikelsekostnader. Strategin har varit/har blivit att Sverige har fokuserat på kundbemötande och dialog med kunderna samt några områden, t.ex. emissioner, där vi har marknadsledande kompetens.

Vi kan konstatera att tillväxt, effektivitet och kundnöjdhet har ökat väsentligt med denna strategi, samtidigt som verksamheten efter justering av prismodellen 2022 går med ett stort årligt överskott som skulle kunna användas till investeringar i it m.m. Strategin bör bedömas som framgångsrik.

8.2 Det svenska erbjudandet

Sverige har hittills valt att ha en enligt kunderna god servicenivå och gott bemötande. Med nya krav och fortsatt ökad efterfrågan som gör att resurserna inte räcker till och ytterligare resurser inom Transportstyrelsen inte kan prioriteras behöver Sverige ta ställning till vilken ambitionsnivå som är bra för Sverige.

Faktorer som är avgörande för valet av ambitionsnivå kan vara följande:

- svenska tillverkares beroende av att ha en service i Sverige.
- antalet arbetstillfällen som verksamheten genererar i Sverige tex genom tekniska tjänster.
- uppbyggnad av kompetens i Sverige kopplat till den tekniska utvecklingen inom fordonsområdet
- bidrag till varumärket Sverige.
- ekonomisk påverkan på andra verksamheter vid förändring av finansiering av typgodkännandeverksamheten.
- behov av kompetens som ger påverkansmöjlighet inom internationell regelgivning

Marknadsanalysen visar att flera godkännandemyndigheter i andra länder fokuserar på det egna landets tillverkare. I den kundundersökning som redovisas³⁷ ovan konstaterar mindre svenska tillverkare att språket och lokalkännedomen är en avgörande faktor för vem man vänder sig till, medan

³⁷ För en mer detaljerad beskrivning, se avsnittet Enkät och intervjuer.

de större tillverkarna i Sverige redan i dag vänder sig till flera länder, exempelvis Nederländerna, med motivet bl.a. att ”inte lägga alla ägg i en korg”.

I de fyra olika scenarierna som beskrivs i rapporten kommer Sverige att ta olika strategiska positioner. I scenario noll och ett kommer en kraftig fokusering av erbjudandet ske till de delar som Transportstyrelsen klarar av, dvs. där kompetensen finns kvar efter avveckling av stora delar av verksamheten. Formellt kommer erbjudandet att rikta sig mot alla enligt förvaltningslagens krav, men i praktiken kommer servicen att vara så dålig inom många områden att det huvudsakligen blir mindre och medelstora svenska företag kvar som har lägre krav på kompetens och snabbhet samt har behov av svenska som språk vid en typgodkännandeansökan. Dessutom kommer kostnaden per ärende sannolikt öka eftersom de fasta kostnaderna (t.ex. IT-system) fördelas över färre ärenden.

I scenario ”mellan” kan Sverige växa i lägre takt än tidigare samtidigt som kompetens i ny teknik sakta byggs upp. Erbjudandet kommer att differentieras till förmån för befintliga kunder, men fokus kommer att kunna behållas på nära dialog och hög kompetens som kunderna värderar högt i våra enkäter och intervjuer. Handläggningstiderna kommer sannolikt att öka men kunderna väntas acceptera detta, eftersom möjligheten att genom ännu närmare dialog ge ökad förutsägbarhet då kan tas tillvara bättre än i dag. Avgiften kommer på sikt att kunna sänkas något när ytterligare något steg tagits i effektiviseringsarbetet (IT-system).

I scenario ”efterfrågestyrt” ges möjlighet att både ta emot nya kunder och behålla befintliga kunder, samtidigt som förutsättningarna ges för god kompetensutveckling samt anställningar för ny teknik. I detta scenario sker ingen differentiering utan fokus ligger på att leverera enligt efterfrågan och bygga upp kompetens som kan bidra både i internationellt regelarbetet och innovationskluster. Detta i sin tur förväntas leda till ytterligare efterfrågan och stordriftsfördelar. I förlängningen kan ett större utbud av tjänster i egen regi erbjudas, t.ex. tester. Även i detta scenario kan avgifterna sänkas något tack vare stordriftsfördelar, men mycket av överskottet går till kompetensuppbyggnad och till att ge förutsättningar för ökad konkurrenskraft inom forskning och förenkling.

8.3 Strategisk position 2030 i olika scenarier

Scenario	Segment (målgrupp)	Differentiering (USP)	Fokusering	Kostnadsledarskap
0. Ingen åtgärd	Svenska små och medelstora företag	Svenska språket	Enkla tjänster	Dyrare
1a. Kontrollerad avveckling	Svenska små och medelstora företag	Svenska språket	Enkla tjänster	Dyrare
1b–d Begränsa verksamheten	Svenska små och medelstora företag	Svenska språket	Enkla tjänster/ profilering inom ett begränsat område	Dyrare
2. Mellan	Befintliga kunder + fåtal nya	Hög kompetens, nära dialog	Nuvarande + ny teknik	Något billigare
3. Efterfrågestyrt	Ledande företag	Kompetens, helhetserbjudande	Alla tjänster	Något billigare

Tabell 9: Strategisk positionering år 2030 för olika scenarier enligt Porters modell

9 Vilken position bör Sverige ta i framtiden?

Varken regeringen eller Transportstyrelsen har direkt tagit ställning till vilken position Sverige ska ta inom typgodkännande hittills eller i framtiden. Ökningen av kundnöjdheten, arbetsproduktiviteten och kostnadseffektiviteten pekar på att utvecklingen av verksamheten gått i rätt riktning och mycket få kunder har haft anledning att klaga hittills. Indirekt har dock ställningstaganden gjorts i samband med brexit och två efterföljande utökningar av budgeten och antalet anställda hos Transportstyrelsen. De interna besluten saknar dock specifika kopplingar till interna och externa långsiktiga mål eller strategier.

Exempel på nuvarande regerings satsningar på fordonsindustrin är satsning på förenkling för företagande, forskningsprogrammet FFI³⁸, SEEL³⁹, Astrazero⁴⁰. Mobility Sweden, som är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av fordon, ser behov av

- Effektiva och träffsäkra styrmedel för tunga fordon
- Stöd för privatkunders övergång till elbilar
- Kompetensutveckling inom teknisk expertis
- Balans mellan samhällets och industrins behov i forskningspolitiken

Industrirådet, som består av industrins fem fackförbund och elva arbetsgivar- och branschorganisationer, ger följande inspel till regeringens industristrategi 2024.

Rådet anser att staten har en nyckelroll i en värld med hård konkurrens där Sverige och Europa halkar efter och övriga världen tar stora kliv framåt samt att stora osäkerheter finns i omvärlden. De uppmanar regeringen att tänka visionärt, långsiktigt och teknikneutralt. ”Med en sådan ansats kan viktiga investeringar åstadkommas och marknadsmisslyckanden undvikas”.⁴¹

³⁸ Fordonsstrategisk forskning och innovation, är ett samarbetsprogram mellan staten och fordonsindustrin som sedan 2009 finansierar forskning och innovation inom vägtransporter.

³⁹ Swedish Electric transport laboratory.

⁴⁰ Testanläggning för aktiv säkerhet och autonoma fordon.

⁴¹ Industrirådets inspel till regeringens industristrategi, s.1, 2023.

Rådet lyfter särskilt fram digitalisering och AI samt att EU sannolikt aldrig varit så viktig för Sverige som nu. Industrirådet lyfter fram följande viktiga punkter:

- Forskning och innovation, där exemplet autonom körning särskilt lyfts fram⁴²:

”Globalt pågår en snabb utveckling av tillämpningen inom AI, med Kina och USA som globala ledare. AI förstärker andra teknikområden och dess tillämpningar når allt fler sektorer. AI-tekniken bidrar till befintliga affärsmodeller och innovation. Ex på detta är körassistans och helt självkörande fordon inom fordonsindustrin. Där nästa steg blir att fordonen kan lära av varandra.”
- Kompetensbrist.
- Tillgång till fossilfri el.
- Snabba tillståndsprocesser (generellt samt specifik kritik mot miljötillstånd).
- Infrastrukturskulden.

9.1 Den svenska fordonsindustrin

Den svenska fordonsindustrin inklusive leverantörer sysselsätter cirka 162 000 personer i Sverige⁴³. Enligt SCB är ungefär 12 procent av arbetstillfällena beroende av fordonsindustrin och år 2015 utgjorde industrin cirka 13 procent av tillverkningsindustrins totala förädlingsvärde⁴⁴. Den svenska fordonsindustrin har genomgått stora förändringar, från att ha varit svenska guldklimpar till att bli uppköpta av utlandsägda företag. De senaste årtiondens utveckling av den globala ekonomin i form av ökad frihandel har gjort att Sverige fokuserat mer och mer på teknikutveckling och innovationer (SCB 2015 – en översikt över fordonsindustrin).

År 2014 fanns det sju länder i EU som hade större fordonsindustri än Sverige (SCB), varav Tyskland stod för nästan hälften av fordonsindustrins bidrag till EU:s BNP⁴⁵.

⁴² Industrirådets inspel till regeringens industristrategi, s.12, 2023.

⁴³ Mobility Sweden. Om fordonsindustrin. Hämtad 2025, från: <https://mobilitysweden.se/kontakt/om-fordonsindustrin>.

⁴⁴ Statistiska centralbyrån (SCB). Fordonsindustrin har stor betydelse för Sveriges ekonomi. Publicerad 2017. Hämtad 2025 från: Fordonsindustrin har stor betydelse för Sveriges ekonomi

⁴⁵ Statistiska centralbyrån. Översikt av fordonsindustrin. Hämtad 2025 från: <https://www.scb.se/contentassets/b1ae4493ffd1404987a4d32cbf213ae5/en-oversikt-av-fordonsindustrin.pdf>

9.2 Regeringens mål

9.2.1 Transporter och infrastruktur

Transportpolitiken handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I området ingår infrastruktur och samtliga trafikslag såsom spårtrafik, vägtrafik, sjöfart och luftfart samt transport- och infrastrukturforskning.⁴⁶

9.2.2 Handelspolitik och främjande

Den svenska handels- och främjandepolitiken syftar till att främja svenska ekonomiska intressen och bilden av Sverige utomlands, för att i sin tur underlätta export och utländska investeringar till Sverige samt möjliggöra ett ömsesidigt handelsutbyte med andra länder.⁴⁷

9.2.3 Näringspolitik

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag.

Delmålen är följande⁴⁸:

- Stärkta förutsättningar för innovation och förnyelse.
- Stärkt entreprenörskap för ett dynamiskt och diversifierat näringsliv.
- Ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft.

Typgodkännandeverksamheten har själva sammanfattat sin funktion i Sverige enligt nedan:

- Vi är en del av utvecklingen av dagens och framtidens transportlösningar. Vi bidrar samhällsekonomiskt och till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.
- Vi ökar möjligheten att skapa ”goodwill”, inflytande och påverkansmöjlighet i EU och resten av världen så att vi kan föra ut vårt budskap kopplat till framtidens transportlösningar.
- Vi ökar möjligheten att stötta lokal och global industri och dess möjlighet introducera och exportera produkter, transportlösningar och kunskap/erfarenheter.

⁴⁶ Regeringskansliet: Transporter och infrastruktur - Regeringen.se.

⁴⁷ Regeringskansliet: Handelspolitik och främjande - Regeringen.se.

⁴⁸ Regeringskansliet: Mål för näringspolitik - Regeringen.se.

- Vi bygger upp nya kompetensområden och bidrar till att skapa arbetstillfällen.

Till detta kan läggas värdet av att ha en industri i landet i beredskapssyfte som numera finns med som utgångspunkt inom flertalet politiska ställningstaganden.

9.3 Diskussion

Mot bakgrund av fakta om industrins position i Sverige samt regeringens mål inom både transport- och näringspolitiken finns det anledning att tro att regeringar oavsett politisk tillhörighet vill skapa gynnsamma förutsättningar för fordonsindustrin. Både denna och tidigare regeringar har haft en tydlig satsning på (fordons)industrin med fokus på hållbarhet, digitalisering, förenkling, elektrifiering och annan ny teknik. På senare år har beredskapsfrågan tagit mycket stor plats. Detta speglas delvis i uppdraget till Transportstyrelsen men inte specifikt inom typgodkännandeområdet, med undantag av beslutet om övertagandet av ärenden i samband med brexit.

Goda förutsättningar för industrin är sannolikt när statliga myndigheter har enkla rutiner, hög kompetens och en handläggning som ger förutsägbarhet i pris och service och som därmed bidrar till en effektiv produktionsprocess.

Den svenska typgodkännandeverksamheten låg 2024 på 5:e plats när det gäller antal helfordonsgodkännanden i Europa. Våra experter inom typgodkännande jobbar tätt ihop med de experter som jobbar med regelgivning internationellt. Det breda kunskapsområdet som typgodkännandeverksamheten omfattar innebär ofta en sårbarhet, eftersom det är svårt att dubblera kompetenser. Det finns ytterligare potential att på en strategisk nivå driva de internationella frågorna. I dag drivs frågorna främst individuellt inom respektive internationell arbetsgrupp.

Dagens typgodkännandeverksamhet har ökat i effektivitet och är mycket uppskattad av befintliga kunder. Ytterligare ökning av produktiviteten kan ske de närmaste åren men inte tillräckligt för att kunna ta emot den stora efterfrågan som kommer med nya regelverk de närmaste åren. Det är dock även rimligt att produktivitetsvinsten tar tid att hem i en mindre verksamhet (t.ex. blir avskrivningskostnaden för IT-system för stor att bära för en liten verksamhet) som varit högt belastad under en tid.

Om finansiering inte tillkommer det närmaste året, kommer verksamheten att behöva minska i omfattning med sannolik konsekvens att ledande tillverkare successivt lämnar Sveriges godkännandemyndighet.

Transportstyrelsen kommer att ha svårt att upprätthålla och bygga kompetens särskilt inom ny teknik, och allteftersom verksamheten minskar

kommer även kompetens inom andra områden att försvinna från myndigheten. I förlängningen bedöms detta leda till en nedåtgående spiral för verksamheten som ger en tillräcklig service till små och medelstora bolag med stöd av andra myndigheter i Europa men som inte är stor nog eller kompetent nog att upprätthålla en service för ledande och större fordonstillverkare.

Bedömningen är att det är rimligt att Sverige har en typgodkännandeverksamhet som dels är stor nog att ta emot åtminstone ett antal av världens ledande tillverkare, dels är stor nog att upprätthålla kompetens inom de kunskapsområden som regelverken kräver (autonoma fordon, cybersäkerhet m.m.), men som för vissa tekniktunga områden kan nyttja extern spetskunskap. Bedömningen är också att den politiska inriktningen är att Sverige ska ligga i framkant när det gäller ny teknik. Därför bör myndigheten vara stor nog att kunna anställa för den nya tekniken i närtid och för att täcka behovet av kompetens för ny tillsyns- och godkännandemetodik.

I dagsläget är bedömningen att det inte är möjligt att direkt ta steget till scenario ”efterfrågestyrd”, eftersom det tar 1–2 år att få ett riksdagsbeslut för specialdestinering av avgifterna. I dag ser vi inte heller att efterfrågan finns hos fordonsindustrin i Sverige att göra som t.ex. Holland som har egna testanläggningar. Scenario ”efterfrågestyrd” skulle dock kunna innebära att fler arbetstillfällen som nu är outsourcade till internationella tekniska tjänster hamnar i Sverige. Framför allt innebär det väsentligt mindre risker för undanträngningseffekter i Transportstyrelsens budget.

Slutsatsen är att Sverige bör som ett första steg satsa på scenario ”mellan” samt inrätta en intern resultatenhet för att undvika osäkerheter i finansiering mellan åren och kunna agera långsiktigt i förhållande till marknaden. Parallellt med detta bör en framställan snarast göras till regeringen om att få behålla avgiftsintäkterna för verksamheten.

Den situation som typgodkännandeverksamheten i dag befinner sig i – med en kraftigt ökande efterfrågan och kostnader för testmedel samtidigt med en minskad bemanning – är inte rimlig i förhållande till den risk som fordonsindustrin tar med bara ett par veckors försening. Fordonsindustrin behöver förutsägbarhet och stabilitet. Det är heller inte rimligt att prioritera ned tillsynsverksamhet inom spår- och vägtrafik.

Då skulle den svenska strategiska positionen bli:

Sverige ska vara bland de 10 största godkännandemyndigheterna i Europa. Utgångspunkten för myndighetens verksamhet ska vara att främja de transportpolitiska målen och att främja en fungerande marknad och införande av ny teknik i Europa. Myndigheten ska arbeta för tjänster av hög

kvalitet som levereras i en enkel och effektiv process som ger tillförlitlighet och förutsägbarhet för kunderna.

Godkännandemyndigheten ska bidra till att stärka det svenska kompetensklustret runt fordonsindustrin i Sverige och borga för att industrin har tillgång till kompetenta myndigheter och en relevant regelutveckling som underlättar utvecklingen av konkurrenskraftiga produkter.

Verksamheten ska styras med minst fem års horisont och finansieringen anpassas därefter.

Scenariot ger tid att följa marknadsutvecklingen och i begränsad utsträckning börja bygga upp kompetens i ny teknik på ett långsiktigt hållbart sätt, vilket är tydligt i linje med denna och tidigare regeringarnas ambitioner.

Alternativet ger också Transportstyrelsen möjlighet att skapa en mer hållbar ekonomisk situation än i dag genom att resultatenheten till att börja med inte omfattar budgeten för tester och provningar, samtidigt som det ger flexibilitet i bemanning och utveckling av rutiner. Steget mot att få behålla avgiftsintäkterna bör dock initieras direkt med sikte att behålla intäkterna redan 2026.

Alternativet kräver en omprioritering av budgeten inom myndigheten med 10 miljoner kronor årligen (5 miljoner 2025 och sedan 10 miljoner kronor/år) samt att centrala medel avsätts för att klara testerna i den utsträckning som kommissionen kräver. Hur denna omprioritering ska ske behöver bedömas utifrån en helhet på Transportstyrelsen. Inom VJ har det inte bedömts rimligt att pausa stora delar av tillsynen i andra delar av verksamheten för att klara steg 1.

10 Riskanalys

- Myndigheten har fr.o.m. mars sagt nej till alla nya kunder och prognosen för handläggningstiden är 30-40 dagar till sommaren. Även om förslagen i utredningen ger en hållbar finansiering så är läget så akut att om inte medel fördelas om för 2025 innebär detta produktionsstopp hos flera stora tillverkare under kvartal 2 redan.
- Osäkerhet i omvärlden (regler, konjunktur, utvecklingstakt ny teknik etc.) och i företagens prognoser samt eftersatt utvecklingsarbete gör att även denna utökning av verksamheten kan vara otillräcklig för att klara både nuvarande kunder och möta den tekniska utvecklingen.

- Nya regelverk utvecklas och kan innebära ytterligare resursbehov.
- Det kommer att ta tid att bygga kompetens och processer för att kunna typgodkänna autonoma fordon m.fl. nya områden.
- Med framtida eventuella byten av chefer i verksamheten kan den interna överenskommelsen i scenario ”mellan” att luckras upp eller rivas upp.
- Scenario ”mellan” kommer att innebära en försämrad service inom vissa tjänster, vilket kan innebära att förtroendet minskar hos vissa kunder. Verksamheten är en förtroendebransch och små händelser kan ge stora effekter.
- Förutsättningar för att få disponera intäkterna bedöms uppfylla men någon närmare dialog har inte förts med regeringskansliet ännu i avvaktan på statliga utredningar inom området.
- De förutsättningar som ges i dag när testerna har begränsats på grund av ekonomiska problem i Transportstyrelsen innebär en betydande risk att Kommissionens krav inte uppfylls. En slutlig bedömning av vad de nya reglerna för tester av bl.a. tunga fordon kommer att innebära för behovet av budgetmedel för 2026–2027 kommer att göras under våren 2025.

11 Slutsatser och rekommendationer

Slutsatsen är att typgodkännandeverksamheten hos Transportstyrelsen behöver förändra den nuvarande styr- och finansieringsmodellen. Dagens finansieringsmodell är inte tillräckligt flexibel för att hantera den växande och fluktuerande efterfrågan. Utredningen föreslår en förändring i två steg, första steg med en justering av den interna styrningen där verksamheten får ytterligare budget för att sedan snarast lämna en framställan om att specialdestinera avgifterna som ett andra steg. Utredningen visar att verksamheten uppfyller riksdagens krav för denna typ av finansiering. Detta bedöms också i längden vara en nödvändig förutsättning för att ge industrin förutsägbarhet och är i linje med svensk industripolitik.

Utredningen anser också att en strategisk inriktning bör beslutas där verksamheten ska bidra till de transportpolitiska målen samt att främja en fungerande marknad och införande av ny teknik i Europa. Myndigheten ska arbeta för tjänster av hög kvalitet som levereras i en enkel och effektiv process som ger tillförlitlighet och förutsägbarhet för kunderna.

Godkännandemyndigheten ska bidra till att stärka det svenska kompetensklustret runt fordonsindustrin i Sverige och säkerställa att industrin har tillgång till kompetent myndighet och en relevant regelutveckling som underlättar utvecklingen av konkurrenskraftiga produkter.

Sammantaget bedömer utredningen att ett strategiskt beslut med en tydlig långsiktig finansieringsmodell, är det enda realistiska alternativet för att möta efterfrågan, främja innovation och behålla förtroendet hos samarbetspartners. Utan detta riskerar Sverige att förlora viktig kompetens och investeringar och den svenska positionen försvagas i internationell kontext.

Bilagor

Bilaga 1 Om godkännandemyndigheten

Typgodkännandeverksamheten

Typgodkännanden

För att en tillverkare av motorfordon, släpvagnar, system eller komponenter ska kunna sätta sina produkter på den europeiska marknaden behöver de visa att fordonet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven som fastställts i relevanta EU-rättsakter på området⁴⁹. Ett sätt att visa det på är genom typgodkännande. Ett typgodkännande intygar att en produkt uppfyller de relevanta kraven i lagstiftningen och tillverkaren kan sedan producera fler av den typgodkända produkten utan att varje produkt ska kontrolleras.

Det finns EU-typgodkännanden, UNECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden. Ett EU-typgodkännande som är beviljat av en medlemsstat är giltigt i samtliga medlemsstater i EU.

Godkännandemyndigheten

För att tillse att tillverkarnas produkter uppfyller kraven i lagstiftningen ska EU-medlemsstaterna utse myndigheter som ansvarar för kontrollen. Medlemsstaterna är skyldiga att ha egna godkännandemyndigheter och marknadskontrollmyndigheter i enlighet med förordning (EU) 2018/858⁵⁰ (ramförordningen). Godkännandemyndighetens huvuduppgifter handlar om tillstånd och tillsyn, närmare bestämt att handlägga ansökan om typgodkännande, utfärda typgodkännande och, i förekommande fall, återkalla eller avslå ansökan om intyg om godkännande. Vidare ska de utse tekniska tjänster och säkerställa att tillverkare uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse.

⁴⁹ Enligt gällande regelverk:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

⁵⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

Tillverkarna har möjlighet att välja vilken godkännandemyndighet inom EU de vill vända sig till. I Sverige är det Transportstyrelsen som är utsedd till godkännandemyndighet.⁵¹

I ramförordningen framgår det att medlemsstaterna är skyldiga att inrätta en godkännandemyndighet och att tillverkare får välja vilken de vill ansöka hos samt att de endast får skicka in en ansökan till en myndighet. Även om det inte framgår explicit av ramförordningen är tolkningen att medlemsstater är skyldiga att ta emot och hantera ansökningar som kommer in. I 9 § första stycket i förvaltningslagen (2017:900) framgår det även att myndigheter ska handlägga ärenden så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. När en tillverkare fått ett typgodkännande i ett land, måste den vara kvar med det specifika godkännandet i det landet med alla eventuella utökningar och ändringar tills det blir ogiltigt.

En tillverkare har ingen möjlighet att byta godkännandemyndighet. I samband med Storbritanniens utträde ur EU (brexit) togs det fram en särskild EU-förordning som reglerade hur man för över godkännanden till andra medlemsstater. En grundläggande utgångspunkt är att för en viss typ av produkt kan det finnas endast ett typgodkännande som har utfärdats av en enda godkännandemyndighet. Ansökan om ändring eller utökning av ett typgodkännande kan endast lämnas in till den myndighet som utfärdat typgodkännandet. Tillverkaren måste dessutom i samband med en ansökan lämna in en försäkran om att ansökan för samma typ inte har lämnats till en annan myndighet.

Godkännandemyndigheternas uppdrag upphör inte med utfärdandet av typgodkännandet och ansvaret för produktionsöverensstämmelsen utan sträcker sig över godkännandets livslängd eller giltighet. Detta gäller särskilt:

- Skyldigheter avseende fordons överensstämmelse i drift (ISC och ISV) (läs mer om detta i 3.1.4).
- Skyldigheter avseende information om reparation och underhåll.
- Eventuella återkallanden av fordon, system och komponenter.

Ett exempel är reglerna för utsläpp där det kommer nya regler 2026 (Euro 7). Det betyder bland annat att det tillkommer nya kravområden, som batterihållbarhet, utsläpp i form av bromspartiklar och däckslitage. Den nya förordningen är även en sammanslagning av det tidigare regelverket för lätta och tunga fordon, men den kommer även att i vissa delar att omfatta släpfordon. Det innebär fler områden att säkerställa krav mot och även för ett utökat antal fordonsslag. Ett befintligt typgodkännande för Euro 6 är

⁵¹ 1 kap. 8 §. fordonsförordning (2009:211).

giltigt till slutet av 2027 för lätta fordon. Inför det behöver tillverkarna helt nya godkännanden för Euro 7. En tillverkare kan välja att gå till en annan myndighet för sina utsläppsgodkännanden i och med övergången till Euro 7, men generellt sett kräver detta merarbete för företagen.

För mer information om typgodkännandeprocessen, se bilaga 2 Att vara godkännandemyndighet – vad innebär det?

Teknisk tjänst

Den svenska godkännandemyndigheten, såsom i de flesta medlemsstater, har inga egna testanläggningar. I stället utser Transportstyrelsen organisationer som får utföra testerna, s.k. tekniska tjänster. De tekniska tjänsterna stödjer Transportstyrelsen med de flesta aktiviteter i typgodkännandet och complianceprocesserna (säkerställa överensstämmelse vid drift), till exempel:

- Tekniska frågor och svar
- Inledande bedömningar
- Typgodkännandeansökan
- Conformity och production (CoP)
- Bevittnande av prov och på plats besök

Godkännandemyndigheten ska enligt ramförordningen ansvara för bedömning, utseende, anmälan och övervakning av de tekniska tjänsterna. Bemyndigandet av en teknisk tjänst gäller i högst fem år. Förlängning får göras endast efter det att godkännandemyndigheten har kontrollerat att den tekniska tjänsten fortsatt uppfyller kraven⁵². Om myndigheten har konstaterat eller informerats om att en teknisk tjänst inte längre uppfyller kraven, ska myndigheten begränsa eller återkalla bemyndigandet⁵³. EU-länderna ska meddela kommissionen (FN-sekretariatet för tekniska tjänster utsedda för ECE-reglementen) vilka de utsedda tekniska tjänsterna är.

Godkännandemyndigheten ska ha tillgång till tillräckligt med personal för att utföra föreskrivna uppgifter gällande tekniska tjänster.⁵⁴

Tillsyn av typgodkända fordon

Godkännandemyndigheterna genomför i dag tester av emissioner (ISC, In-Service Conformity) för lätta fordon inom EU. Sedan en tid har myndigheten även krav på sig att utföra motsvarande tester utanför EU, vilket behöver ske på den kontinent där fordonen finns. Den verksamheten

⁵² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 artikel 75.

⁵³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 artikel 75.

⁵⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 artikel 67.

har inte kommit igång ännu på Transportstyrelsen. (läs om kostnader i bilaga 7)

Nya EU-gemensamma regler för testverksamhet av koldioxidutsläpp för lätta fordon i drift (ISV, In-Service Verification) trädde i kraft under 2024. De nya kraven innebär att godkännandemyndigheterna ska genomföra tester redan under 2024. Avdelning VJ har av ekonomiska skäl inte möjlighet att påbörja testerna förrän år 2025 (10 miljoner kronor för 2025 och kostanden förväntas stiga kommande år, se bilaga 7).

Även för tunga fordon trädde regler för ISV-tester i kraft under 2024 (kompletterande EU-förordningar trädde i kraft i januari 2025). Tester ska i enlighet med förordningen ske från 2025. Myndigheten har uppmärksammat regeringen på detta. (Då osäkerhet råder kring kostnaderna för hela ISV angavs äskningsspannet 10–40 miljoner kronor/år).

Skillnaden på testerna är att ISC handlar om att tillverkarna och godkännandemyndigheterna löpande ska genomföra tester för att säkerställa att avgasreningen fungerar över tid (Real drive emissions) med gränsvärden som inte avviker mot typgodkännandet. ISV handlar om att verifiera bränsleförbrukningen/energiåtgången. Eftersom det inte finns några gränsvärden, är syftet att övervaka det deklarerade CO₂-värdet.

I budgetpropositionen har Transportstyrelsen fått ett tillskott på 40 miljoner kronor under 2025–2030 för att kunna hantera ISV-verksamheten. Under 2025 har avdelningen fått 10 miljoner kronor av tillskottet. Merparten av kostnaderna av ISV-tester utförs av extern leverantör på uppdrag av Transportstyrelsen.

När det gäller mobila maskiner har myndigheten krav på sig att samla in data från de tester som tillverkarna i nuläget själv utför (ISM, In-Service Monitoring). Datainsamlingen pågår till och med år 2026. Det finns dock indikationer på att krav med tillhörande testverksamhet likt den ovan för lätta och tunga fordon även kan komma som krav för mobila maskiner.

EU har flaggat för att det kan komma liknande förfaranden inom trafiksäkerhetsområdet framöver.

Bilaga 2 Att vara godkännandemyndighet – vad innebär det?

Utse tekniska tjänster

Godkännandemyndigheten utser tekniska tjänster, det vill säga provningsorgan som får prova fordon, system eller komponenter som en del av underlag till typgodkännandet. Det finns inget juridiskt stöd att neka att utse de organ som ansöker om dessa uppfyller kraven.

Inledande bedömning av tillverkaren

Innan typgodkännande får beviljas måste godkännandemyndigheten säkerställa att tillverkaren har förutsättningar att utveckla och tillverka produkter enligt gällande regler – detta görs genom en *inledande bedömning*. Om ansökningar inkommer från nya tillverkare eller om en tillverkare vill ansöka inom nya kravområden, behöver Transportstyrelsen göra en inledande bedömning.

Bevilja typgodkännande

Nya typgodkännanden

Om en tillverkare ansöker om typgodkännande för en typ av fordon, system eller komponent och alla krav är uppfyllda, ska godkännandemyndigheten bevilja ett typgodkännande.

För vissa typgodkännanden krävs en fördjupad granskning innan själva prövningen av en ansökan om typgodkännande kan inledas. Det gäller t.ex. inom emissions- och cybersäkerhetsområdena.

Ändring av typgodkännande

Av flera olika anledningar behöver typgodkännanden ändras med tiden (produkten utvecklas, nya typer tillkommer, kraven skärps etc.) Godkännandemyndigheten behöver därför förvalta typgodkännandet så länge tillverkaren vill ha det kvar.

Efter att typgodkännande beviljats

Fortlöpande kontroll (CoP, conformity of production)

Godkännandemyndigheten ansvarar för att kontrollera att tillverkaren har fungerande förfaranden för produktionsöverensstämmelse. Varje tillverkat exemplar av en typ ska uppfylla kraven (inte bara det exemplar som blivit provat inför typgodkännande) som motsvarar den godkända typen. Hur ofta en kontroll ska ske varierar beroende på flera faktorer, såsom utfall av tidigare kontroller, särskilda händelser eller att något händer som initierar en kontroll. Dock ska kontroller göras med högst tre års intervall. Kontrollerna kan vara både på plats eller administrativa på distans.

Överensstämmelse i drift (ISC, In-service conformity)

För godkännanden som gäller avgasrening tillkommer kontrollansvar för ISC. Det är en form av kontroll som innebär att när ett fordon varit i bruk en viss tid, ska fordonet återigen kontrolleras avseende emissioner.

Det är ett visst antal fordon per år som ska kontrolleras och ansvaret att utföra tester ligger på både tillverkarna och godkännandemyndigheten. Tillverkarna utför vissa prover och godkännandemyndigheterna ska utföra andra samt bevaka att tillverkarna utför sina prov.

Godkännandemyndigheten ska årligen ta fram en rapport som lämnas in till kommissionen och publiceras med utfall av de tester som myndigheten, tillverkarna och tredjepartgranskarna genomfört. Eventuella avvikelser analyseras och rapporteras.

Övriga arbetsuppgifter inom godkännandemyndigheten

Utöver det som tagits upp ovan tillkommer arbetsuppgifter, t.ex. att svara på frågor från tillverkare, tekniska tjänster och andra länders godkännandemyndigheter samt återkalla, registrera ärenden och fakturera.

Bilaga 3 Transportstyrelsens avgifter som godkännandemyndighet

Transportstyrelsen tar ut avgifter från tillverkare av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet samt vid tillsyn av desamma.

Typ av avgift	Avgift
Prövning av ansökan att utses som teknisk tjänst samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	ansökningsavgift: 3 400 kr samt löpande timtaxa: 1 700 kr
Årsavgift för handläggning som föranleds av tillståndet som ska betalas av den som är utsedd att vara teknisk tjänst	årsavgift: 10 500 kr
Prövning av ansökan om typgodkännande för fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	ansökningsavgift: 3 400 kr samt löpande timtaxa: 1 700 kr
Ansökan som avser ändring av typgodkännande för fordon eller av system, komponent eller separat teknisk enhet samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	ansökningsavgift 1 000 kr samt löpande timtaxa: 1 700 kr
Inledande kontroll av tillverkare samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	löpande timtaxa: 1 700 kr
Annan ärendehandläggning som rör typgodkännande av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	löpande timtaxa: 1 700 kr

Tabell 10: Transportstyrelsens avgifter som godkännandemyndighet

Bilaga 4 Historik och prognos

Produkter inom typgodkännande

För att budgetera och följa upp våra avgifter delas den avgiftsbelagda verksamheten in i produkter där varje produkt målsätts t.ex. full kostnadstäckning och ett år bestäms när detta ska nås. För typgodkännandeverksamheten sker indelningen enligt nedan.

Typgodkännande helfordon, system, komponent
Inledande bedömning av tillverkare
Utse teknisk tjänst
Övervakning teknisk tjänst
Cybersäkerhet, tillstånd
ISx Överensstämmelse hos fordon och maskiner i drift
Tillstånd till utbildning för vägtransportledare
Cybersäkerhet, tillsyn

Tabell 11: Produkter inom ramen för typgodkännandeverksamheten

Specifikation över brexitmedel

Tabellen nedan specificerar de bidrag för kostnadstäckning efter övergången av ärenden i samband med brexit.

		Aktiv	Belopp
Bidrag	VJ Typgodkännande helfordon, system, komponent eller separat teknisk enhet	Intäkt	50 771 610
Bidrag	VJ Tillsyn av tillverkare av fordon och fordonskomponenter och motorer	Intäkt	24 123 197
Bidrag	VJ Utse teknisk tjänst	Intäkt	7 576 23
Bidrag	VJ Inledande bedömning av tillverkare	Intäkt	685 089
Bidrag	VJ Övervakning teknisk tjänst	Intäkt	8 613
Bidrag	VJ ISx Överensstämmelse hos fordon och maskiner i drift	Intäkt	4 624 950
	Summa		80 971 082

Tabell 12: specifikation av brexitbidrag för kostnadstäckning

Prognos för antalet typgodkännandeärenden

Tekniska tjänster	Antalet ärenden 2024	Antalet ärenden 2025*	Antalet ärenden 2026*	Antalet ärenden 2027*
TUV Rheinland	976	1 150	1 200	1 300
ATS	456	559	726	871
AVL	262	330	949	519
VCA	1 810	2 080	2 666	saknas
CETOC	730	800	850	850
TUV Nord	639	325	saknas	saknas
TUV Sud	470	260	338	327

Tabell 13: prognos för antalet typgodkännandeärenden 2025–2027 baserat på tekniska tjänster.⁵⁵ Värden markerade med (*) avser prognos.

⁵⁵ Transportstyrelsen har i dag ett trettital utsedda tekniska tjänster, tabellen innehåller endast ett urval av dessa.

Bilaga 5 Scenarioanalys

I utredningen har fyra scenarier analyserats som underlag för ett långsiktigt beslut. Dessa finns beskrivna nedan.

Ingen åtgärd

Typgodkännandeverksamheten prioriterades varken politiskt eller inom Transportstyrelsen år 2025, trots viss uppvaktning från näringslivet. Verksamheten fick under 2025 inget tillskott i budgeten för att möta upp det ökade inflödet av nya ansökningar eller för volymökningen på grund av de nya kraven i emissionsregleringen, som innebar att redan utfärdade certifikat behövde omarbetas och ersättas med 3–5 nya certifikat. Omställningsarbetet på avdelning VJ år 2024 medförde dessutom att verksamheten behövde minskas med 1 årsarbetskraft. Den minskade kapaciteten och de ökade volymerna inom tillståndshanteringen resulterade ganska snabbt i att köerna växte under 2025.

Vad gällde emissionstester (ISV) ökade regeringen Transportstyrelsens budgetutrymme 2025 med 38 miljoner kronor årligen för att godkännandemyndigheterna skulle kunna börja genomföra tester enligt ramförordningen. För att klara Transportstyrelsens samlade ekonomi prioriterades den större delen av de tilldelade medlen till annan verksamhet, vilket gav möjlighet att utföra cirka 50 procent av emissionstesterna i förhållande till de europeiska kraven.

Typgodkännandeansökningarna och tillsynerna – som myndigheten är skyldiga att hantera – blev även komplexare och tog längre tid. Myndigheten hade inte möjlighet att stärka upp med den kompetens som behövdes för att hantera de komplexare arbetsuppgifterna, eftersom det inte fanns budgetutrymme för det. Verksamheten kunde genomföra vissa effektiviseringar under 2025, som resulterade i att myndigheten sparade timmar. Det var ändå inte tillräckligt för att bibehålla de servicelöften som myndigheten hade under 2024, med medelledningstiden på cirka 10 arbetsdagar. I vissa fall betydde det här att kunder fick vänta på sina certifikat i upp till 6 månader. På grund av de stora volymerna hade myndigheten inte heller längre möjlighet att erbjuda den nära dialog med sina kunder som dessa tidigare har haft.

Allt eftersom kundservicen försämrades, ledtiderna blev längre och förseningar i handläggningen blev allt vanligare började befintliga kunder att välja andra länders godkännandemyndigheter. Många av kunderna ansåg att risken för långa handläggningstider och förseningar – som kan leda till stora ekonomiska konsekvenser (stopp i produktionen, kundförluster och betydande intäktsbortfall) – blev för hög. Även de kunder som tidigare

övervägt att ansöka hos den svenska godkännandemyndigheten valde i stället andra myndigheter.

Inflödet av nya ansökningar var högt under 2025 men trappades sedan av mot slutet av året. Den nedåtgående trenden fortsatte under 2026 och framåt. Däremot dröjde det till 2029 innan utökningar (extensions) på befintliga typgodkännanden började avta, eftersom kunderna var låsta till den myndighet de först ansökte hos. Men även där valde flera kunder att göra om sina typgodkännanden med någon annorlunda teknik för att kunna flytta sina certifikat (och då även extensions) till ett annat lands godkännandemyndighet och på så vis säkra bättre service och därmed sin närvaro på marknaden.

Den kundbas som blev kvar hos den svenska godkännandemyndigheten bestod huvudsakligen av mindre och medelstora svenska tillverkare, där de språkliga barriärerna var för höga för att man skulle byta till ett annat lands myndighet.

År 2030 var antalet ansökningar för nya typgodkännanden nere på samma nivåer som innan brexit (cirka 500/år). Färre ansökningar innebar minskade intäkter till statskassan och år 2030 beräknades intäkterna från den här verksamheten till stadskassan ha minskat med cirka 80 procent mot vad de var 2024.

IT-kostnaderna, som huvudsakligen bestod av avskrivningskostnader, kunde inte minskas under perioden fram till 2030 utan kostade myndigheten cirka 8–9 miljoner kronor per år oavsett antalet kunder.

Den mindre typgodkännandeverksamheten 2030 innebar vidare att myndigheten inte längre hade spetskompetens inom regelverken på området. Insynen i den tekniska utvecklingen blev sämre i och med att tillverkare vände sig till andra länders godkännandemyndigheter. Det i tur ledde till en försämrad förmåga att påverka det internationella regelutvecklingsarbetet.

Arbetet med ställa om verksamheten och kompetensen till digital tillsyn som kräver tätare och tidigare kontakt mellan parterna har inneburit svårigheter som gjort att verksamheten till del vilar på konsulter från andra länder. Kampen mellan de kinesiska och de europeiska elbiltillverkarna om marknadsandelar har varit svår för europeiska tillverkare. Därför har också kompetensen hos godkännandemyndigheterna i de länder som har tillverkning varit avgörande. Sverige har dock inte kunnat ge detta stöd.

Av de 28 personer som arbetade med typgodkännandeverksamheten 2024 har myndigheten omplacerat 23 stycken, allt eftersom verksamheten avvecklades för att mildra det negativa resultatet i budgeten.

Begränsning av verksamheten

Likt scenario 0 får godkännandemyndigheten i scenario 1 ingen utökad budget för att möta upp det ökade inflödet av nya ansökningar och volymökningen på grund av de nya kraven i emissionsregleringen. Nedan beskrivs olika vägar att gå för att begränsa verksamheten.

1a Kontrollerad avveckling av typgodkännandeverksamheten i Sverige

Myndigheten tog följande steg för att avveckla typgodkännandeverksamheten:

- Tog inte emot nya tekniska tjänster eller nya kunder.
- Nekade befintliga kunder nya ansökningar om basgodkännanden.
- Meddelade befintliga tekniska tjänster att de inte får utöka med nya regelområden.

Detta resulterade i följande:

- Alla basansökningar upphörde, vilket var cirka 50 procent av det totala antalet inkomna ansökningar.
- Euro 7-ansökningarna, som hade beräknats komma in till myndigheten 2026, uteblev.
- Inom 3 år minskade inflödet med typgodkännandeansökningar med cirka 80 procent.

Konsekvenser för företagen:

Generellt för alla företag:

Det här scenariot tvingar tillverkare att byta till en annan godkännandemyndighet, vilket innebär administrativa kostnader i samband med bytet. Företag har redan nu bokat upp certifieringsprogram (tekniska tjänster, provbanor m.m.) för 2025–2026. Tiden för att byta teknisk tjänst/myndighet finns inte inräknad i företagens produktionsplaner och kan innebära förseningar i lansering av nya produkter, vilket i tur kan få stora ekonomiska konsekvenser.

Specifikt för svenska företag:

Scenario 1a försvårar för små och medelstora svenska företag när de tvingas vända sig till godkännandemyndigheter utanför Sverige. Det kan innebära språkbarriärer och sämre service. Om de har frågor kopplade till typgodkännanden, kommer de inte längre att kunna få samma stöd från den svenska myndigheten.

Konsekvenser för Transportstyrelsen:

En snabb avveckling av verksamheten kommer att vara svår att motivera i och med att vi har ett hälsosamt överskott samt hög kundnöjdhet. Scenariot riskerar därför att påverka Transportstyrelsens anseende som godkännandemyndighet negativt. Det kommer också att försämra myndighetens förmåga att driva svenska ståndpunkter internationellt i och med att spetskompetens försvinner från myndigheten. De uteblivna intäkterna till statskassan från verksamheten kommer troligtvis att återspeglas i Transportstyrelsens budget framgent. Exempelvis fick myndigheten 38 miljoner till verksamheten för 2025 men två tredjedelar omfördelades inom Transportstyrelsen till annan verksamhet.

Sektion Typgodkännande certifiering: Omställningsarbete behöver påbörjas omgående. Uppskattningsvis minskar verksamheten, som hanterar typgodkännandecertifikaten, med 15 årsarbetskrafter till 3 årsarbetskrafter inom 3 år. År 2030 beräknas sektionen endast ha behov av två anställda.

Sektion Typgodkännande efterlevnad: Antalet årsarbetskrafter kan endast gå ned marginellt i årsarbetskrafter fram till 2030, eftersom myndigheten fortfarande har aktiva certifikat som kräver fortlöpande kontroller och ISx-tester. ISC och ISV kommer att öka oavsett under de närmaste åren. År 2030 beräknas sektionen ha ett behov av 10 anställda (mot dagens 15). Efter 2030 kommer verksamheten att börja kunna minska snabbare och en omställning kommer att bli nödvändig.

Konsekvenser för Sverige:

Scenario 1a innebär med stor sannolikhet kritik från näringslivet och EU över att Sverige som medlemsland inte lever upp till åtagandena i ramförordningen, där det står att medlemsländerna är skyldiga att utse myndigheter som ansvarar för typgodkännandeprocessen och tar emot ansökningar. Sverige var också ett av de länder som tog över många typgodkännanden från Storbritannien i samband med brexit och fick ett bidrag på 81 miljoner kronor från brexitjusteringsreserven hösten 2023 för de kostnader som uppstått i samband med brexit, se tabell 12 i bilaga 4. En avveckling av verksamheten drygt ett år senare kan påverka Sveriges anseende negativt och leda till kritik från EU.

När Sverige avvecklar godkännandemyndigheten innebär det dessutom minskade intäkter till statskassan. Det betyder också minskade arbetstillfällen i Sverige. Det är inte bara flertalet av de nuvarande tjänsterna som försvinner utan också möjligheten till att öka arbetstillfällena med den stora och nöjda kundbas som verksamheten har byggt upp i dag.

1b Minskad verksamhet genom att begränsa inflödet av nya kunder och att sluta utfärda nya typgodkännanden inom ny teknik (exempelvis inom cybersäkerhet, förarstödsystem och autonoma fordon)

Myndigheten tog följande steg för att minska typgodkännandeverksamheten:

- Utsåg inga nya tekniska tjänster.
- Meddelade de redan utsedda tekniska tjänsterna och nya kunder att myndigheten inte tar emot nya kunder.
- Meddelade våra utsedda tekniska tjänster och befintliga kunder att vi inte utfärdar nya typgodkännanden inom ny teknik.

Detta resulterade i följande:

- Inflödet av typgodkännandeansökningar påverkades inte avsevärt under första halvan av 2025 men kom att successivt avta under andra halvan av året. Inflödet minskade med 10–20 procent totalt under 2025.
- Handläggningstiderna ökade jämfört med 2024.
- Inledande bedömningar upphörde helt och färre nya tekniska tjänster utsågs (minskade med cirka 1 årsarbetskraft).
- När befintliga kunder började förstå att den svenska myndigheten hade utmaningar med att leverera i tid påverkade det även de befintliga kunderna så att de bytte myndighet för sina nya typgodkännanden. Inom 3 år hade antalet typgodkännandeansökningar minskat med 60–80 procent.

Konsekvenser för företagen:

Handläggningstiderna kommer att öka kraftigt för befintliga kunder under 2025. Det kan leda till produktionsstopp i fabriker, att lanseringar försenas, minskade intäkter och minskat förtroende för tillverkare och återförsäljare när kunder inte får sina beställda fordon i tid. På sikt kommer företagen att välja andra länders godkännandemyndigheter.

Svenska företag: När de stora kunderna byter myndighet skulle det teoretiskt kunna innebära att små och medelstora svenska företag får kortare handläggningstider men sämre service då kompetensnivån inom myndigheten sjunker.

Konsekvenser för Transportstyrelsen:

Verksamheten blir ryckig, vilket leder till att förtroendet sjunker, spetskompetenser försvinner från myndigheten, vilken i tur påverkar förmågan att driva svenska ståndpunkter internationellt. Det leder till minskad budget för Transportstyrelsen och mindre möjligheter för myndigheten att omfördela medel från typgodkännandeverksamheten till annan verksamhet. Om förseningar i Transportstyrelsens ledtider leder till stopp i produktion, missade produktlanseringar och stora störningar i transportsystemet, riskerar myndigheten att bli stämd för betydande summor.

Längre handläggningstider och sämre service kommer att innebära att tillverkare börjar vända sig till andra länders godkännandemyndigheter (i slutet av 2025 och framåt). Det betyder att myndigheten kommer att behöver påbörja ett omställningsarbete. Typgodkännandecertifieringen är den del av verksamheten som påverkas först och testverksamheten (ISx och COP) påverkas några år senare.

Konsekvenser för Sverige:

Det blir kritik från näringslivet och EU för att vi som medlemsland inte lever upp till våra åtaganden i ramförordningen, där det står att medlemsländerna är skyldiga att utse myndigheter som tar emot ansökningar. Scenariot leder också till minskade intäkter till statskassan. Sverige blir en svagare spelare inom regelutvecklingen på grund av att myndigheten tappar spetskompetens och det blir minskade arbetstillfällen i Sverige.

1c Minskad verksamhet genom att myndigheten fokuserar på typgodkännanden kopplade till emissioner

För att begränsa storleken på verksamheten fokuserade Transportstyrelsen på området emissioner som myndigheten redan hade byggt upp kompetens inom.

Myndigheten tog följande steg för att minska typgodkännandeverksamheten:

- Meddelade de redan utsedda tekniska tjänsterna samt befintliga och nya kunder att myndigheten framöver endast tar emot ansökningar inom emissioner.

Detta resulterade i följande:

- Typgodkännanden inom komponenter fasades ut snabbt men helfordon levde kvar lite längre.

- Det blev ökade handläggningstider 2025 jämfört med 2024, eftersom vi fick Euro 7-ansökningarna i slutet av 2025. Det innebar en liten nedgång i typgodkännandeansökningar men inget som avsevärt påverkade handläggningstiderna.
- Kompetensbehovet för verksamheten förändrades. Kompetensen inom emissioner behövde förstärkas.

Konsekvenser för företagen:

Scenario 1c kan vara positivt för de företag som huvudsakligen har emissionscertifikaten hos Transportstyrelsen men negativt för företag som har ansökt eller har planerat att ansöka om helfordonstypgodkännande, eftersom de behöver byta myndighet.

Stora svenska företag (5 procent av dagens kunder): dessa påverkas inte, eftersom de huvudsakligen har emissionstypgodkännanden hos Transportstyrelsen.

Små och medelstora svenska företag (95 procent): det blir svårare för små och medelstora svenska företag som tvingas vända sig till godkännandemyndigheter utanför Sverige, vilket kan innebära språkbarriärer och sämre service. Om de har frågor kopplat till typgodkännanden, kommer de inte att få samma stöd från den svenska myndigheten.

Konsekvenser för Transportstyrelsen:

Myndigheten behöver ändra sin kompetensprofil inom typgodkännandeverksamheten. Kompetens inom emissioner behöver förstärkas och kompetens inom andra typgodkännandeområden blir mindre väsentliga. Det är inte helt säkert att det räcker med kompetensutveckling utan en omställning blir eventuellt aktuell. Det här scenariot innebär också fler emissionsprovningar (ISx), eftersom dessa är kopplade till emissionstypgodkännandena. Verksamheten behöver uppskattningsvis 25 årsarbetskrafter om 5 år (2030). De kräver både budgetmedel för provning och fler resurser. Myndigheten kan också uppfattas som omodern som inte hanterar ny teknik.

Konsekvenser för Sverige:

Det blir kritik från näringslivet och EU när vi som godkännandemyndighet inte längre tar emot ansökningar inom andra områden än emissioner.

1d Minskad verksamhet genom att myndigheten slutar utfärda typgodkännanden inom området emissioner

Emissionsområdet var det största typgodkännandeområdet på Transportstyrelsen 2025. Ett sätt att minska verksamheten var att sluta

utfärda typgodkännanden inom det här området och de anställda inom emissioner fick arbeta med andra typgodkännandeområden i stället.

Myndigheten meddelade de redan utsedda tekniska tjänsterna samt befintliga och nya kunder att myndigheten inte längre tar emot ansökningar inom emissioner.

Detta resulterade i att

- Handläggningstiderna ökade initialt under 2025 jämfört med 2024 men avtog under 2026.
- Euro 7-ansökningarna, som beräknades komma in till myndigheten 2026, uteblev.

Konsekvenser för företagen:

Scenariot är positivt för de företag som inte har emissionscertifikat hos Transportstyrelsen, eftersom handläggningstiderna kommer att kunna minska. Det är även positivt för små och medelstora svenska företag, som ofta har andra typgodkännanden än inom emissioner, eftersom de kan få kortare handläggningstider.

Transportstyrelsen har i dag en stor kundbas inom emissioner och det här scenariot tvingar de företagen att byta till en annan godkännandemyndighet när de ansöker om nya basgodkännanden. Det i tur leder till administrativa kostnader i samband med bytet. Företag har redan nu bokat upp certifieringsprogram (tekniska tjänster, provbanor m.m.) för 2025–2026. Tiden för att byta teknisk tjänst/myndighet finns inte inräknad i företagets produktionsplaner och kan innebära förseningar i lansering av nya produkter, vilket i tur kan få stora ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för Transportstyrelsen:

Transportstyrelsen har byggt upp en kompetens inom emissioner som inte längre kommer att behövas och experter med den kompetensen kommer med stor sannolikhet att söka sig bort från myndigheten. Det betyder att vi kommer att få sämre förutsättningar att driva igenom svenska ståndpunkter inom emissioner, som är ett för Sverige viktigt område.

Ett förändrat kompetensbehov för verksamheten kan innebära omställningsarbete på sikt.

Konsekvenser för Sverige:

Det blir kritik från näringslivet och EU när vi som godkännandemyndighet inte längre tar emot ansökningar inom emissionsområdet. Förutsättningarna

att driva igenom svenska ståndpunkter inom området blir sämre när myndigheten tappar spetskompetens.

Risker med åtgärderna som beskrivs i alternativ 1a–1d

Flera av åtgärderna för att begränsa inflödet av ansökningar bryter mot lagstiftningen. Bland annat uppfyller inte myndigheten ramförordningen där det står att länderna är skyldiga att ta emot typgodkännandeansökningar. Det är också tveksamt om myndigheten uppfyller kravet i förvaltningslagen (2017:900) om att myndigheter ska handlägga ärenden så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts.

Det är även tveksamt om Transportstyrelsens beslut om att begränsa antalet regelverk som myndigheten typgodkänner mot lever upp till 1958 års överenskommelse och ambitionen om harmoniserade regler och tillämpning som Sverige anslöt sig till 1959.

I praktiken är det dock många länder som bryter mot dessa regler som en följd av att de inte resurssätter sina typgodkännandeverksamheter i takt med att efterfrågan fluktuerar.

”Mellan” – dedikerad budget från generaldirektören alternativt specialdestinerade avgifter som vi får behålla

Generaldirektören och regeringen trodde på typgodkännandeverksamheten som en del i att bibehålla och stärka svensk konkurrenskraft och arbetstillfällen inom industrin. Regeringens bedömning var att Sverige skulle ha en tillräckligt stor verksamhet för att dels kunna serva den inhemska industrin, dels få inblick in den snabba fordonsutvecklingen. Regeringen och Transportstyrelsen var beredda att besluta om en strategisk inriktning samt att Transportstyrelsen fick behålla avgiftsintäkterna för att möta den nya tekniken och ökade efterfrågan från tillverkare. Under 2026–2027 ökade finansieringen av de nya emissionstesterna till minst 53 miljoner kronor per år så att verksamheten kunde leva upp till de europeiska kraven tack vare att Transportstyrelsen fick disponera avgiftsintäkterna. Under 2025 skedde dock en omprioritering mellan avdelningarna i Transportstyrelsen. Typgodkännandeverksamheten kunde då börja rekrytera för att hantera den ökade volymen med ansökningar och börja bygga kompetens i ny teknik. En hemställan gjordes sedan och avgifterna fick behållas redan från 2026.

Satsningen, och den nya finansieringsmodellen, ökade förutsättningarna för en direktanpassning av verksamheten och en effektiv styrning. Det innebar t.ex. att Sveriges godkännandemyndighet kunde fortsätta att behålla servicelöften och leverera god kvalitet till sina kunder, vilket de svenska tillverkarna främst behövde för att säkra sin konkurrenskraft. Befintliga

kunder fortsatte att ansöka hos Transportstyrelsen och myndigheten fick även ansökningar från nya tillverkare.

Arbetsstillfällena växte med 5–10 personer under 2025–2030 och myndigheten kunde hålla en hög kompetens och servicegrad. Verksamheten var 2026 så pass stor att den kunde arbeta med effektiviseringar utifrån skalfördelar. Exempelvis kunde det året ett stödsystem tas fram som effektiviserade handläggningen, ökade produktiviteten och minskade kvalitetsbristerna i handläggningen. Arbetsmiljön har kunnat hållas vid en god nivå under hela perioden i och med tillskottet i finansieringen som innebar en ökad kapacitet.

Nackdelar med scenariot:

Verksamheten är styrd av efterfrågan. I en budgetmodell där myndigheten disponerar intäkterna betyder det att när efterfrågan går ned kommer det direkt att påverka verksamheten och det kan leda till att personal behöver sägas upp eftersom det inte finns samma möjligheter att omplacera personal inom myndigheten. Den här modellen kräver sannolikt att den del av verksamheten som är mer standardiserad genomförs av konsulter eller de tekniska tjänsterna. Det styrmedel som anslagstilldelningen innebär för regeringen och Transportstyrelsen försvagas genom att intäkterna från typgodkännandeverksamheten inte kan användas till andra verksamheter.

Med nuvarande prognos kommer typgodkännandeprodukten att gå plus minus noll 2028. Budgetmässigt innebär det dock att för att klara av verksamheten under 2025–2027 behöver medel omfördelas från annan verksamhet inom Transportstyrelsen till dess att intäkterna disponeras.

Dessa nackdelar vägde dock lätt i förhållande till den stora inverkan som förändringar i efterfrågan och testkrav har på Transportstyrelsens ekonomi.

Sverige efterfrågestyrt 2035

Regeringen såg år 2025 typgodkännandeverksamheten som en avgörande del för att behålla och stärka de svenska ledarskapet i den digitala och tekniska utvecklingen. Typgodkännandeverksamheten ger en möjlighet att få insyn i samtliga av världens biltillverkares lösningar i tidiga skeden och på så sätt bygga upp en världsledande kompetens inom området.

För att ytterligare stärka kompetensen gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att 2026 insourca stora delar av de tekniska tjänsterna som tidigare utfördes av leverantörer världen över. Det fördyrade delvis tjänsterna men för kunderna var inte pris det viktigaste utan dialogen och förutsägbarheten var helt avgörande. När världens experter inom området efter hand samlades i Sverige gav det ett mervärde som kunderna värderar högt. Skalfördelarna ökade effektiviteten inom verksamheten och ledde till att myndigheten hade

möjlighet att bekosta ett stödsystem som både höjde kvaliteten och minskade kostnaden per ärende. Med ett ständigt fokus på effektivisering kunde också prisnivån hållas på en nivå något över snittet i Europa.

För skapa snabbhet och flexibilitet i den svenska verksamheten beslutade riksdagen 2026 att Transportstyrelsen fick behålla avgiftsintäkterna. Därmed kunde snabba anpassningar av verksamheten ske utifrån efterfrågan. Detta innebar sammantaget en ökning av budgeten hos Transportstyrelsen och VJ med cirka 140 miljoner kronor per år. Prissättningen full kostnadstäckning bibehölls för att säkerställa förtroende för myndighetsutövningen. Transportstyrelsen kunde dock inte längre låta intäkter från godkännandemyndigheten finansiera andra delar av myndigheten.

För att säkerställa en fullgod styrning av verksamheten bildades en resultatenhet inom enhet Teknik väg 2026. Resultatenheten har en intäkts- och kostnadsbudget och har sedan dess infriat sina servicelöften samtidigt som man har ökat produktiviteten med cirka 5 procent årligen. För att skapa transparens och förtroende särredovisas verksamheten i uppföljningar till generaldirektören och regeringen och i enlighet med avgiftsförordningens regler redovisas det ackumulerade överskottet till regeringen årligen.

Antalet medarbetare har vuxit kraftigt och resultatenheten har en egen sektion som utför stor del av de tekniska tjänsterna men även utför testerna på en testbana hos en extern leverantör i Sverige där krav på geografisk närhet ställs i upphandlingen. Sammantaget har cirka 20–30 nya arbetstillfällen skapats i Sverige. Flera av de anställda är industridoktorander som forskar inom området, vilket innebär att forskarklustret inom området vuxit i Sverige och flera svenska innovationer nu är på väg ut på marknaden.

Myndigheten har även ökat sin expertkompetens inom fordon- och emissionsområdet, vilket gynnar Sverige i den internationella regelutvecklingen. Vi har blivit ännu bättre på att proaktivt driva frågor som är viktiga för Sverige.

Tidvis har svängningar i konjunkturen och satsningar hos konkurrenter ute i Europa inneburit risker för verksamheten. Detta har kunnat hanteras genom att inte all verksamhet utförs av egna anställda samt genom en nära dialog med tillverkarna och medarbetare som gör allt för att leverera enligt servicelöften.

Bilaga 6 Styrning av avgiftsbelagd verksamhet

Offentligrättsliga avgifter

Regeringens styrning av avgiftsbelagd verksamhet utgår från avgiftsförordningen (1992:191) och skiljer på tvingande och frivilliga avgifter. Intäkterna från tvingande avgifter (offentligrättslig verksamhet) behålls normalt inte av myndigheten själv, medan för frivilliga avgifter (uppdragsverksamhet) får myndigheterna behålla i princip samtliga intäkter. Frågan om en avgift är frivillig eller tvingande får ofta avgöras från fall till fall efter en helhetsbedömning⁵⁶ beroende på om den enskilde befinner sig i en situation där hen faktiskt eller rättsligt kan anse sig tvingad att erlägga avgiften⁵⁷.

Exempel på avgift som anses tvingande är ansökan om att genomföra alternativ tvistlösning hos Allmänna reklamationsnämnden (ARN). Här måste avgiften betalas för att handläggningen ska startas och det är endast ARN man kan vända sig till. Dock är det konsumenten själv som efterfrågar tjänsten.⁵⁸ I fall där det är tveksamt utverkar regeringen riksdagens bemyndigande för sin bedömning i t.ex. en proposition.

Riksdagen kan fatta beslut om att specialdestinera avgiftsintäkterna till en myndighet men har då ett antal kriterier för att göra detta:

- Det avser avgifter i en verksamhet vars omfattning styrs av efterfrågan, även om denna föranleds av ett rättsligt tvång.
- Verksamhetens intäkter, kostnader och resultat särredovisas och framgår av myndighetens årsredovisning.
- Specialdestinationen motiveras av att den främjar möjligheterna till hög effektivitet och service i verksamheten.
- En god styrning och kontroll av verksamheten kan säkerställas.
- Utgiftstaket justeras så att det behåller den avsedda finansiella stramheten.

Riktlinjerna är utformade utifrån att myndigheten vid specialdestination även beslutar om avgiftsnivån. Det innebär att myndigheten får full flexibilitet att löpande anpassa sin avgiftsbelagda verksamhet genom att kunna styra omfattningen efter efterfrågan. Modellen är att föredra för en verksamhet där det förekommer variation i efterfrågan.

När det förekommer variation i efterfrågan anser ESV att specialdestination för intäkterna är motiverat. Dispositionsrätten leder till att verksamheten skiljs från den anslagsfinansierade verksamheten och påverkas inte av om

⁵⁶ Prop. 1973:90 s. 2018.

⁵⁷ Fi 2005:11.

⁵⁸ Prop. 2023/24:5.

andra delar av myndighetens avgiftsfinansierade verksamhet behöver prioriteras.

Typgodkännandeverksamheten är av tvingande karaktär, eftersom företagen inte kan välja att inte använda tjänsten. Däremot kan företagen välja vilken godkännandemyndighet som helst i Europa. Avgiften sätts till full kostnadstäckning och redovisas på inkomsttitel till statskassan. Transportstyrelsen sätter avgiftsnivåerna men disponerar inte över intäkterna utan tilldelas i stället ett anslag varje år.

Full kostnadstäckning

Enligt avgiftsförordningen ska avgifter beräknas för att uppnå full kostnadstäckning, om inte regeringen beslutat något annat. Detta innebär att avgifterna ska täcka den långsiktiga självkostnaden, vilket inkluderar alla kostnader som direkt eller indirekt är kopplade till verksamheten.

Avgifterna hos typgodkännandeverksamheten ska täcka handläggningen av typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter och enskilda fordonsgodkännanden, tillstånd för att driva teknisk tjänst samt tillsyn för att säkerställa att tillverkaren och tekniska tjänster uppfyller sina skyldigheter. Avgiften bestäms enligt principen om full kostnadstäckning. Myndigheten kan begära undantag från kravet på full kostnadstäckning hos regeringen.

Beräkning av full kostnadstäckning görs genom att myndigheten kalkylerar fram avgiftsnivåer som bedöms leda till full kostnadstäckning baserat på en prognos om kostnaderna för den beräknade ärendemängden.

Avgiftsintäkterna består av de avgifter som företagen betalar och beräknas genom att antalet utförda ärenden multipliceras med avgiften per ärende. Avgifter kan vara utformade som en fast avgift (årsavgift eller avgift per styck), en rörlig avgift baserad på tid (timtaxa) eller en kombination av dessa. Se bilaga 3 för typgodkännandeverksamhetens avgifter 2025.

Beräkning av avgifter

Transportstyrelsen får besluta om avgiften men avgiftsintäkterna går in i statskassan och myndigheten tilldelas därefter ett anslag varje år.

Avgifternas storlek bestäms utifrån verksamhetens totala direkta och indirekta kostnader. De direkta kostnaderna påverkas av mängden tid som läggs ner på ärendehantering samt andra relaterade kostnader. De indirekta kostnaderna är arbetstid som inte kan knytas till ett specifikt område men är nödvändig för att uppfylla myndighetens skyldigheter. Det innebär att fluktueringar av mängden ärenden påverkar de direkta kostnaderna, som i sin tur påverkar de indirekta kostnaderna.

Vid fastställandet av nästa års avgifter utgår beräkningen från föregående års utfall och innevarande års budget. Eventuella ackumulerade över- eller underskott ska inkluderas i kalkylen. Som grundprincip eftersträvas att avgifterna ska vara i balans på tre års sikt, vilket innebär att avgiftsnivån kan vara lägre vissa år, medan den andra år kan vara något högre. Målsättningen är i nuläget att avgifterna ska vara i ackumulerad balans, dvs. intäkterna täcka kostnaderna, till utgången av år 2028.

Hänsyn tas till förväntad kostnads- och volymutveckling, tidsåtgång samt frekvensen av Transportstyrelsens ärendehantering för de kommande åren. Innan avgifterna beslutas ska även utvecklingen under innevarande år beaktas, för att avgöra om det finns behov av att revidera det föreslagna avgiftsförslaget. Om den föreslagna avgiften avviker mer än 25 procent från den beräknade avgiften, ska detta kommenteras och motiveras i kalkylmallen.

Transportstyrelsens typgodkännandeverksamhet hade inte full kostnadstäckning mellan 2019 och 2021. Däremot började myndigheten inom detta område gå mot full kostnadstäckning från och med 2022 och framåt.

Redovisning av arbetstid

Alla medarbetare på Transportstyrelsen redovisar sin arbetstid i ett administrativt system, UBW. Varje anställd redovisar sin tid på olika arbetsuppgifter, där ett visst objektnummer är direkt kopplat till en ärendetyp eller projekt. Annan arbetstid som inte kan knytas till ett specifikt område, t.ex. arbetsplatsträffar och verksamhetsutveckling, redovisas också i systemet.

Den redovisade tiden styr hur direkta och gemensamma kostnader fördelas och utgör grunden för kostnadsfördelning och avgiftskonstruktion. Om mycket tid läggs på en verksamhet, bär den en större del av de gemensamma, indirekta kostnaderna. Noggrann uppföljning av tidsredovisningen säkerställer rätt kostnadsfördelning.

Transportstyrelsens finansiering av offentligrättslig verksamhet

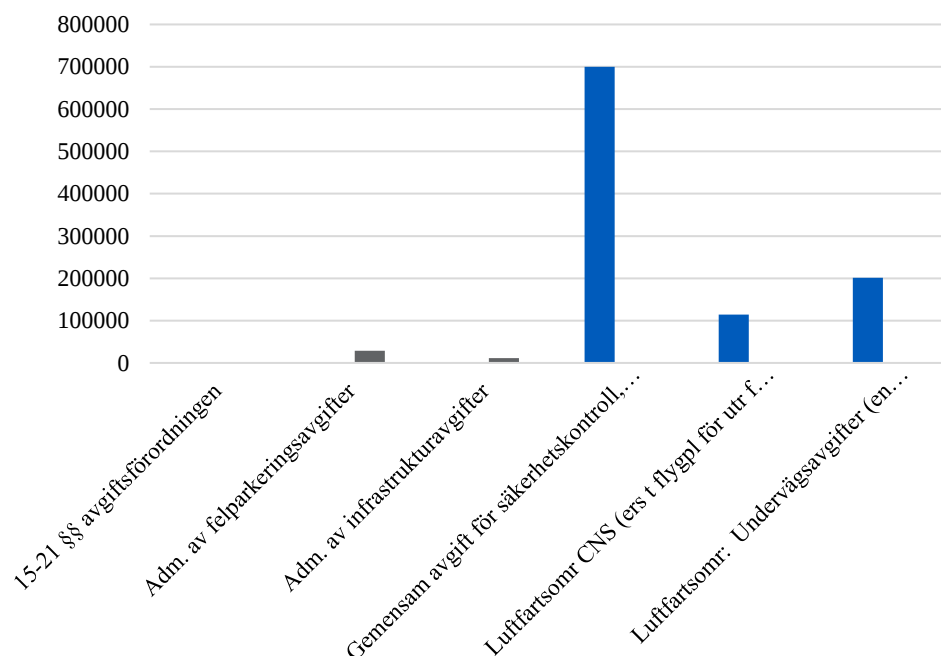
Transportstyrelsen disponerar i dag cirka 40 procent av sina intäkter från offentligrättslig verksamhet. De intäkterna som myndigheten disponerar över handlar om administration av avgifter. Den stora posten är gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Transportstyrelsen fakturerar avgiften per passagerare som går igenom säkerhetskontrollen och betalar sedan ut en ersättning till flygplatserna för deras skäliga kostnader för säkerhetskontrollen. Syftet med GAS är att avgiften ska vara densamma oavsett vilken flygplats passageraren reser ifrån.

Transportstyrelsen bestämmer avgiftens storlek i föreskrifter⁵⁹ och storleken baseras på:

- Flygplatsernas budgeterade kostnader för säkerhetskontroll.
- Flygplatsernas prognoser för antal passagerare.
- Transportstyrelsens förvaltningskostnader.

Transportstyrelsens förvaltningskostnad av avgiftsutjämningsystemet får högst uppgå till en procent av den totalt fakturerade avgiften.

Ett par av de andra intäkterna på lite större belopp, som Transportstyrelsen disponerar, gäller avgifter kopplade till säkerheten av luftrummet (exempelvis kostnader för flygledare). Även här handlar arbetsuppgiften om att administrera en avgift.



Figur 11: Summan av intäkter från offentligrättslig verksamhet som Transportstyrelsen får disponera över. Blåa kolumner: Transportstyrelsen beslutar om avgiften, gråa kolumner: Transportstyrelsen beslutar inte om avgiften. Källa: ESV Avgifter 2023.

Gemensamt för dessa avgifter är att Transportstyrelsens egna kostnader bara utgör en mindre del av den totala kostnadsmassan. För GAS låg exempelvis intäkterna för 2023 på nästan 700 miljoner kronor och endast cirka 2,2 årsarbetskrafter arbetar med detta. För området kopplat till luftrum låg intäkterna på över 300 miljoner kronor och cirka 2,8 årsarbetskrafter arbetade med uppgiften.

⁵⁹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2012:113) om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage.

Transportstyrelsen disponerar inte några av sina intäkter från tillsyn, tillstånd och registerhållning i dag.

Regeringens styrning av avgiftsbelagd verksamhet

Mandat och beslutanderätt

Tvingande avgifter eller avgifter där ersättningen är högre än kostnaden för leveransen av motprestationen (vinst) kan bara införas av riksdagen som har möjlighet att delegera beslutanderätten om avgiftens nivå och konstruktion till regeringen som i sin tur kan ge bemyndigande till myndighet att besluta. Frivilliga avgifter kan, om de inte väsentligen överskrider full kostnadstäckning, på samma sätt beslutas av regeringen eller delegeras till myndigheterna att själva besluta om. Genom regleringsbrevet preciserar regeringen på årlig basis den långsiktiga styrningen av den verksamhet som finns i myndighetens instruktion och andra förordningar, bland annat principer och inriktning för avgiftsuttag som inte omfattas av den generella regleringen i avgiftsförordningen.

Ekonomiska mål

Avgiftsbelagd verksamhet ska, om inte riksdagen eller regeringen beslutat om något annat, uppnå full kostnadstäckning över tid men det ekonomiska målet kan även sättas till lägre och korssubventionering kan tillåtas under vissa förutsättningar. Innebörden av detta beskrivs som att intäkterna ska täcka samtliga kostnader som är förenade med verksamheten direkt eller indirekt, inklusive eventuell avkastning på avkastningspliktigt kapital. Subventionering av verksamheten med anslagsmedel får inte förekomma, annat än efter särskilt medgivande.

Avgifter i konkurrensutsatt uppdragsverksamhet

Uppdragsverksamhet som är konkurrensutsatt ska prissättas för att undvika att störa konkurrensen på marknaden. Konkurrensutsatt verksamhet kännetecknas framför allt av att köparen av en viss tjänst kan välja mellan tjänster från flera olika säljare och att de produkter som säljarna erbjuder är tillräckligt lika för att vara utbytbara sinsemellan. Produkterna måste dessutom tillhöra samma marknad.⁶⁰

Som huvudprincip ska staten inte bedriva verksamhet på en marknad med fungerande konkurrens. Det finns dock ett antal motiv till att myndigheter bedriver konkurrensutsatt uppdragsverksamhet:

⁶⁰ Avgifter i konkurrensutsatt verksamhet - ESV Forum.

- Verksamheten är så angelägen för samhället att det inte är lämpligt att dess existens är beroende av att en marknad kan tillgodose tjänsten i tillräcklig omfattning.
- Det finns kompetens och andra förutsättningar hos myndigheten. Alternativt att det är nödvändigt för att myndigheten ska kunna upprätthålla en tillräcklig kompetens inom sitt område.
- Det innebär ett effektivt resursutnyttjande hos myndigheten eller staten.
- En anslagsfinansierad basverksamhet ger upphov till ”biprodukter” som efterfrågas, till exempel konsulttjänster.⁶¹

Marknadsprissättning avviker från den kostnadsbaserade prissättningsprincipen som normalt bör tillämpas i statsförvaltningen. Därför krävs det i regel ett regeringsbeslut för att en myndighet ska kunna använda sig av marknadsprissättning.

Om en konkurrensutsatt verksamhet har det ekonomiska målet full kostnadstäckning, kan det vara lämpligt att verksamheten utgör ett eget avgiftsområde i regleringsbrevet. Myndigheten ska kunna visa att verksamheten inte subventioneras med anslagsmedel eller andra medel.

Finansiering och uppföljning

En avgiftsbelagd verksamhet är normalt inte avgiftsfinansierad utan anslagsfinansierad genom att avgiftsintäkten redovisas på s.k. inkomstittel på statsbudgeten och anslag ges separat i regleringsbrev till myndigheten.

Det finns alltså ingen formell koppling mellan avgiftsintäkterna och anslagsnivån eller någon särskild beslutsprocess kring anslag som finansierar avgiftsbelagd verksamhet. Anslag som finansierar avgiftsbelagd verksamhet prövas på samma sätt som andra anslag. Ändrad verksamhetsvolym hanteras inom ramen för den ordinarie budgetprocessen.

Årligen skickar myndigheterna in ett förslag till budget för nästa år i budgetunderlaget som ligger till grund för budgetproposition och regleringsbrev. Uppföljning sker i årsredovisningen i förhållande till budgeten i regleringsbrevet. Dessutom redovisas uppföljningen till riksdagen i den årliga budgetpropositionen.

Myndigheter ska samråda med ESV om avgiftsuttaget vart tredje år och om de inför en ny avgift eller väsentligen förändrar en avgift.

Specialdestinerade avgifter

Enligt avgiftsförordningen får riksdagen besluta att statens inkomster får tas i anspråk för bestämda ändamål på annat sätt än genom beslut om anslag. Det innebär att inkomsterna får användas för att täcka vissa bestämda

⁶¹ Avgifter i konkurrensutsatt verksamhet - ESV Forum.

utgifter utan att de förs upp på statens budget, vilket kallas specialdestination. Inkomster av avgifter kan specialdestineras, till skillnad från inkomster av skatter som alltid ska budgeteras och redovisas mot inkomsttitlar. Vad gäller tvingande avgifter (offentligrättsliga avgifter) är det riksdagen som bemyndigar regeringen att disponera inkomsterna för ett visst ändamål. Regeringen kan därefter vidaredelegera dispositionsrätten till den berörda myndigheten. Riksdagen har antagit riktlinjer för specialdestination av inkomster från tvingande avgifter.

Riksdagen beslutar i varje enskilt fall om inkomsterna från tvingande avgifter ska få disponeras eller inte. Det förekommer att regeringen i budgetpropositionen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att disponera vissa tvingande avgifter, men sådana förslag kan även finnas i andra propositioner. För frivilliga avgifter (uppdragsverksamhet) är det regeringen som beslutar om den berörda myndigheten ska få disponera avgiftsinkomsterna eller inte. I praktiken får myndigheten så gott som alltid disponera inkomsterna från frivilliga avgifter. En myndighet behöver ett särskilt bemyndigande för att få disponera avgiftsinkomster (Avgiftsförordningen (1992:191) 25 §)

Avgifter med ett bestämt ekonomiskt mål ger normalt ett årligt över- eller underskott hos myndigheten, som förs över till ny räkning nästa räkenskapsår men ska nå full kostnadstäckning på några års sikt.

Om det har uppstått ett ackumulerat underskott i den samlade avgiftsbelagda verksamhet där myndigheten disponerar inkomsterna, ska myndigheten lämna ett förslag till regeringen om hur underskottet ska täckas. Om det i stället har uppstått ett ackumulerat överskott som uppgår till mer än 10 procent av omsättningen, ska myndigheten lämna ett förslag till regeringen om hur hela överskottet ska disponeras.

För varje offentligrättslig avgiftsbelagd verksamhet där inkomsterna inte disponeras ska myndigheten normalt meddela regeringen om det ackumulerade över- eller underuttaget uppgår till mer än 10 procent av omsättningen.

Andelen myndigheter som disponerar offentligrättsliga avgifter

Enligt ESV var år 2012 cirka 80 procent av de totala avgifterna i staten avgifter i uppdragsverksamhet (frivilliga) och 20 procent offentligrättsliga avgifter (tvingande).⁶² Av de offentligrättsliga avgifterna fick myndigheterna (affärsverken exkluderade) disponera cirka 60 procent av intäkterna. År 2011 ändrade Transportstyrelsens redovisning och efter det minskade andelen intäkter som disponerades till 50 procent. Ändringen

⁶² ESV Rapport Styrning av offentligrättsliga avgifter, ESV 2013:53.

inom Transportstyrelsen, som hade både intäkter som de disponerade över och inte disponerade över, berodde främst på att det skulle vara mer enhetligt över myndigheten. Dessutom ansågs det inte vara lika effektivt att myndigheter både fick disponera intäkterna och själv bestämma avgiften. Det bidrog till att Transportstyrelsen gick över till att inte disponera avgifterna inom många områden och i stället redovisa mer avgiftsverksamhet mot inkomstitel (och få anslag).

Tio år senare, 2021, hade andelen myndigheter som fick disponera intäkterna gått ned till 44 procent men år 2023 hade den gått upp till 49 procent.⁶³ Antalet myndigheter som får förfoga över intäkter från tvingande avgifter var strax över 100 stycken 2023.

Motiven för att låta myndigheter förfoga över avgiftsintäkterna

Riksrevisionen har gått igenom hur regeringen inför riksdagen har motiverat att myndigheterna ska få disponera avgiftsintäkter.⁶⁴ Flera av undantagen från att redovisa på s.k. inkomstitel på statsbudgeten har regeringen tidigare motiverat med andra skäl än dem som riksdagen har beslutat om som skäliga undantag.

Ett av de vanliga skälen till att regeringen har motiverat undantag har varit att myndigheternas ekonomi behöver förstärkas. Detta har t.ex. varit fallet för Centrala studiestödsnämnden (CSN), Tullverket, Rikspolisstyrelsen och Vägverket (nuvarande Trafikverket och Transportstyrelsen). I CSN:s fall motiverade regeringen det utökade bemyndigandet med att CSN:s verksamhet behövde ett resurstillskott motsvarande 100 miljoner kronor per år och den utökade rätten till att disponera avgiftsintäkter skulle täcka 80 miljoner kronor av behovet.

För Tullverket motiverade regeringen undantaget med att myndigheten behövde resurstillskott i samband med att Öresundsbron öppnades, vilket skulle medföra en merkostnad på 25 miljoner kronor per år. Regeringen ville således inte att Tullverkets ambitionsnivå i den övriga verksamheten skulle minska.

När det gällde att Rikspolisstyrelsen skulle få disponera intäkterna från pass var anledningen att regeringen inte ville riskera att arbetet med närpolisreformen skulle stanna av på grund av Polisens dåliga ekonomi. Ett resurstillskott (cirka 180 miljoner kronor) ansåg regeringen var nödvändigt och Polisen fick börja disponera intäkter redan under år 2000. Det är i dag passhanteringen och hanteringen av nationellt id-kort som har dispositionsrätt över intäkterna, medan regeringen beslutar om avgiftsnivån. ESV gjorde bedömningen, i en fördjupad analys av Polismyndighetens

⁶³ Ekonomistyrningsverket (ESV), personlig kommunikation, 2024.

⁶⁴ Riksrevisionen, Rätt avgifter, Statens uttag av tvingande avgifter RiR 2014:17.

avgiftsfinansierade verksamhet 2023, att styrmodellen för pass och nationella id-kort är ändamålsenlig för verksamheten, eftersom de är efterfrågandestyrda och det behöver finnas förutsättningar för myndigheten att kunna anpassa verksamheten utifrån efterfrågan. Det handlar om belastande avgifter i en offentligrättslig verksamhet, och därför ansåg ESV att det var viktigt för regeringen att vara medveten om hur hög avgift medborgarna betalar. Regeringen har då möjlighet att säkerställa att avgiften överensstämmer med politiska prioriteringar.⁶⁵

Även dåvarande Vägverket fick ett bemyndigande att disponera intäkter från avgifter. I det underlag som föregick regeringens förslag menade Vägverket att det skulle bli lättare att anpassa verksamheten till efterfrågan, att variationer i efterfrågan inte skulle påverka övrig myndighetsutövning och att det skulle vara lättare att ställa krav på resursanpassningar till volymer om myndigheten fick disponera intäkterna.⁶⁶

I andra fall har regeringen angett ökad effektivitet som motiv för att låta myndigheter disponera intäkter, som för Banverkets fall (numera Trafikverket). Där ansåg regeringen att den ekonomiska styrningen skulle förbättras om avgiftsintäkterna användes för att delfinansiera banhållningen. Anslaget föreslogs minska med samma belopp som Banverket fick disponera. Även för Post- och telestyrelsen (PTS) var regeringens motivering att verksamheten skulle bedrivas mer effektivt om de fick disponera inkomsterna och anslaget minskade med de avgiftsintäkter som PTS fick disponera. PTS anser att beslutet om att få besluta och disponera avgifterna har fungerat bra. Regeringen har styrt deras avgiftsuttag via beslut om avgiftstak per avgiftstyp och på det sättet ändå behållit beslutanderätten.

Bemyndigandet som regeringen gav Patent- och registreringsverket (PRV) att disponera intäkterna motiverade den med att det skulle innebära större möjlighet för PRV att snabbt anpassa resurserna till förändringar i kundernas efterfrågan. Liknande resonemang förde regeringen när Finansinspektionen föreslogs få disponera sina avgiftsintäkter. Om resurserna kan anpassas, kommer ärendehanteringens att påskyndas och därmed också förbättra servicen mot företagen. PRV har dock gått tillbaka till anslagsfinansierad verksamhet på grund av att de ville ha ett jämnare resultat över perioderna. Statskontorets analys av PRV:s verksamhet låg som grund till beslutet. I den drog de slutsatsen att finansieringen av PRV:s verksamhet inte uppfyller de riktlinjer som riksdagen och regeringen har beslutat om vad gäller när specialdestination av belastande avgifter ska

⁶⁵ Rapport Fördjupad analys av Polismyndighetens avgiftsfinansierade verksamhet ESV 2023:49.

⁶⁶ PM 2000-02-15 från Vägverket, bilaga till Vägverkets budgetunderlag för 2001–2003.

komma i fråga. De drog också slutsatsen att nuvarande budgetmodellen inte är långsiktigt hållbar.⁶⁷

Riksrevisionens rapport för- och nackdelar med att myndigheter disponerar avgiftsintäkter

I Riksrevisionen rapport om statens uttag av tvingande avgifter, RiR 2004:17, ser myndigheter som blev intervjuade flera fördelar med att få disponera sina intäkter från avgifter. Myndigheterna framhåller att de slipper budgetdiskussioner kring den del av intäkterna som de får behålla. Pengar som disponeras blir inte föremål för omprioriteringar och eventuella nedskärningar på samma sätt som myndigheternas anslag. Att få disponera avgiftsintäkterna gör det också enklare för myndigheterna att anpassa sina resurser till förändringar i efterfrågan. Exempel på detta är Vägverkets körkortshantering och CSN:s uppläggning av lån där volymen ärenden varierar över tid.

Handläggare på Vägverket menade att rätten att disponera avgiftsintäkter också leder till att den avgiftsbelagda verksamheten prioriteras framför internt arbete. I den avgiftsbelagda verksamheten får man en snabb återkoppling på sitt arbete eftersom resultatet av arbetet syns i form av intäkter.

När det gäller Tullverket anser myndighetsföreträdare att rätten att disponera avgiftsintäkterna borde ersättas med anslag. Avgifterna är osäkra inkomstkällor. Tullverket förutspår att intäkterna dessutom kommer att minska i takt med att flera länder blir medlemmar i EU, eftersom medlemmar inte behöver betala tullförrätnings- och tullräkningsavgifter.

Med undantag för Tullverket anser handläggare vid de myndigheter som ingått i Riksrevisionens fallstudier att avgifterna är relativt säkra intäktskällor. Intäkterna varierar inte så mycket och de är dessutom lätta att prognostisera.

Riksrevisionens rapport är 20 år gammal och synen kan ha förändrats sedan den skrevs. Just nu har Riksrevisionen en pågående granskning av myndigheternas avgiftsbelagda tjänster till företag. Syftet med granskningen är att ta reda på om styrningen av myndigheters avgiftsbelagda tjänster riktade till företag är effektiv. Resultatet av granskningen kommer att presenteras i en rapport med planerad publicering i maj 2025.⁶⁸

⁶⁷ Statskontoret, Ändrade förutsättningar för PRV:s verksamhet och finansiering 2013:13.

⁶⁸ Myndigheternas avgiftsbelagda tjänster till företag | Riksrevisionen.

Statskontoret studie om avgiftsbelagd verksamhet i staten

Statskontoret genomförde en studie⁶⁹ 2024 om regeringens styrning av avgiftsbelagd verksamhet där de särskilt fokuserade på offentligrättslig verksamhet där myndigheterna disponerar inkomsterna. I studien kommer de fram till att det finns lägre effektivitet i offentligrättslig verksamhet där myndigheterna disponerar inkomsterna. Deras analys visar även på att det kan finnas utmaningar för myndigheter som har avgiftsbelagd verksamhet när det gäller att urskilja kostnader för avgiftsbelagd verksamhet från övrig verksamhet. När myndigheterna disponerar sina egna intäkter går regeringen/myndigheten miste om att använda de som styrmedel. Statskontoret drar även slutsatsen att regeringen inte lika ofta efterfrågar information om den avgiftsbelagda verksamheten och att regeringen i sin dialog med respektive myndighet inte tar upp verksamheten i samma utsträckning jämfört med anslagsfinansierad verksamhet. Det handlar också om att regeringen inte agerar på den information och det underlag som myndigheterna redovisar. I studien lämnar Statskontoret följande förslag till regeringen:

- Informationen om avgiftsbelagd verksamhet bör ensas och samlas.
- Redogör för motiven till de fall där myndigheter disponerar avgiftsinkomsterna i offentligrättslig verksamhet.
- Överväg att ompröva finansieringsformen i offentligrättsliga verksamheter där myndigheterna disponerar inkomsterna.
- Stärk styrningen av de offentligrättsliga verksamheterna där myndigheterna disponerar inkomsterna.

Tillämpningen hos Transportstyrelsen

2010 genomfördes ett förändringsarbete för att säkerställa gemensamma principer för Transportstyrelsens avgiftsuttag. Det innebär att kostnader för regelgivning ska finansieras via skattemedel, medan kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras via avgifter.

Transportstyrelsen har i dag ett fåtal avgifter (14 procent av budgeten) där myndigheten disponerar del av intäkterna för att täcka kostnader och sedan redovisar resterande överskott till statsbudgeten (netto-redovisning). Dessa avgifter är frivilliga avgifter (uppdragsverksamhet). Övriga avgifter (53 procent) redovisas direkt till statsbudgeten (brutto-redovisning) och 33 procent av verksamheten är helt anslagsfinansierad.

⁶⁹ Statskontoret, Vem är det som kör? Avgiftsbelagd verksamhet i staten, 2024.

Majoriteten av de offentligrättsliga avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning, men det har varit svårt att uppnå över tid och regeringen har beslutat om vissa nedsättningar av underskottet och för viss del av verksamheten har även subventionering godkänts, eftersom t.ex. kollektivet inte kan förväntas bära kostnaden. I regleringsbrevet för 2024 framgår det att våra avgifter ska vara i balans 2028.

Alla offentligrättsliga avgifter som inte disponeras av Transportstyrelsen redovisas samlat i budgetproposition och regleringsbrev.

Övrig typgodkännandeverksamhet hos Transportstyrelsen

Typgodkännandeverksamheten inom luftfartsområdet

Medan Transportstyrelsen inom vägtrafikområdet arbetar med typgodkännande, använder flyget typcertifiering. Det handlar om att säkerställa att flygplanen uppfyller strikta säkerhets-, miljö- och prestandakrav och är godkända för flygning. Flygcertifieringen utfärdas av en flygsäkerhetsmyndighet, som i Europa är Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA). Transportstyrelsen är den certifierande myndigheten för nationella luftfartyg som är undantagna från EASA.

Sedan Sverige gick med i EASA 2003 har Transportstyrelsen inte utfärdat något typcertifikat. Det Transportstyrelsen gör ibland är typaccepteringar. Där utgår Transportstyrelsen från ett nationellt typgodkännande som är utfärdat av en annan betrodd certifierande luftfartsmyndighet i Europa och skapar ett typintyg genom svensk typacceptering och det gäller enbart för svenskregistrerade luftfartyg. Det utförs cirka 10–15 sådana per år.

Luftfartsverksamheten hanterar cirka 1 650 luftfartyg som är luftvärdiga årligen, varav cirka 600 luftfartyg med nationellt flygtillstånd (typintyg/typspecifikation), cirka 100 luftfartyg med nationellt luftvärdighetsbevis (typcertifikat, ICAO) och cirka 950 luftfartyg med EASA luftvärdighetsbevis (EASA typcertifikat).

Inom luftfarten är verksamheten bruttofinansierad, prissättningsprincipen som tillämpas är full kostnadstäckning och redovisas på inkomsttitel till statskassan. I vissa fall får Transportstyrelsen disponera avgiftsintäkterna, när det klassas som uppdragsverksamhet, till exempel när vi arbetar på uppdrag av EASA. verksamhet där Transportstyrelsen får behålla avgiftsintäkterna, där tre kategorier är specificerade.

Luftfarten har en relativt liten typgodkännandeverksamhet, som har haft en jämn ärendemängd de senaste åren till skillnad från vägverksamheten, där antalet ansökningar stigit kraftigt efter brexit.

Inom vägområdet är det betydligt enklare att lära upp handläggare och anlita konsult hjälp och det går också betydligt fortare än på luftfartsområdet där kraven hos behörig luftfartsinspektör är hårdare. Detta gör det svårt att jämföra de två verksamheterna med varandra.

Typgodkännandeverksamhet inom spårtrafik

Inom spårtrafik finns ingen typgodkännandeverksamhet, utan ärendena handlar för det mesta om godkännande av fordonsindivider. Alla fordonsindivider inom spårtrafik ska ha ett godkännande.

För spårväg, tunnelbana och järnvägsfordon finns inget som heter ”fordonstyp” i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. I ansökan om godkännande av ett fordon hänvisas till andra fordon av samma tekniska utförande som tidigare godkänts och därmed behövs inte kravuppfyllnad bevisas mot alla krav igen. Även vissa ändringar av spårfordon ska godkännas.

Inom järnvägstekniklagen finns något som kallas ”fordonstyper”, där alla fordonsindivider som godkänns ska tillhöra en fordonstyp. Oftast godkänns en fordonstyp i samband med den första framtagna fordonsindividen. Det går också att godkänna en fordonstyp utan en individ, vilket är ovanligt. För järnvägsfordon inom järnvägstekniklagen ska den europeiska järnvägsbyrån (ERA) hantera godkännanden (både individen och typen) om ett järnvägsfordon ska trafikera flera länder. Om ett fordon endast ska trafikera Sverige, får den sökande välja Transportstyrelsen eller ERA som godkännande myndighet.

Transportstyrelsen tar ut avgifter för olika tjänster relaterade till järnvägssystemet, såsom avgifter i relation till fordonsregisterhållning, tillstånd för anläggningar och tillstånd för lokförare m.m. (se TSFS 2016:105). Avgifter tas ut för alla ärenden för att godkänna fordonsindivider och fordonstyper, utom museiorganisationer som betalar reducerade avgifter eller ibland är helt avgiftsbefriade. Över de senaste fem åren har ingen ökning märkts av bland dessa ärenden. Tvärtom har ett nytt regelverk från år 2020 ökat ärendenas komplexitet, så det har snarare skett en liten minskning av antalet.

Inom järnväg tillämpas en full kostnadstäckning och Transportstyrelsen får inte behålla avgiftsintäkterna utan dessa går in till statskassan och myndigheterna får tillbaka anslag. I vissa fall får Transportstyrelsen disponera avgiftsintäkterna när det klassas som uppdragsverksamhet.

Detta gör Transportstyrelsen på uppdrag av ERA. Genom att det är ett avtal och därmed inte en offentligrättslig avgift (inte tvingande) kan Transportstyrelsen disponera intäkterna. Enligt avtal med ERA fakturerar

Transportstyrelsen den europeiska järnvägsbyrån när uppdrag utförs för ERA. Det utgör en relativ liten del av de totala avgifterna. verksamhet där Transportstyrelsen får behålla avgiftsintäkterna, där två kategorier är specificerade.

Bilaga 7 Emissionstester ISx utveckling och prognos

ISC Lätta, gällande och tillkommande krav på tester av emissionsöverensstämmelse i drift, för att följa upp de av Transportstyrelsen utfärdade emissionscertifikaten, från EU leder till stora kostnader.

Provningstester genereras av en extern teknisk tjänst och provningens omfattning är beroende av antal utfärdade certifikat, antal tillverkare, antal ISC familjer/tillverkare samt försäljning/ISC familj.

Provningsekostnaderna bekostas tillsammans med Transportstyrelsens administrativa kostnader helt av tillverkarna, men eftersom Transportstyrelsen finansieras via anslag går dessa intäkter till stadsbudgeten för att sedan äskas årligen genom budgetunderlag. Provningsekostnaderna för emissionsöverensstämmelse i drift har sedan start 2020 varit upp till 6 miljoner kronor årligen. Inför 2025 kommer en markant ökning av provningen att ske följt av en osäker ytterligare ökning för 2026.

Ökningen är beroende på att Transportstyrelsen knutit till sig nya tillverkare som det har utfärdats certifikat till och använts för att producera och sälja fordon. En ytterligare osäkerhet är det nya lagkravet UNECE R83/08 som inför kravet med ISC provning på fordon med certifikat utfärdade av Transportstyrelsen. Denna kommer att troligen påbörjas i liten skala 2026-2027 och geografiskt kan provning bli aktuell både i och utanför EU, kostnaden för detta är i dagsläget svår att uppskatta.

Omfattningen av provningen relaterad till Euro 6 kan inte reduceras då befintliga tillverkare inte kan byta myndighet. Även om vi helt skulle sluta utfärda nya certifikat i dag, skulle den här verksamheten på grund av reglerna i princip behöva utföras på samma nivå i minst fem år efter att produktionen upphört.

Provning av ISC för Euro 7 kommer att påbörjas tidigast 2027 men kanske mest troligt under 2028 och enligt vår nuvarande tolkning pågå parallellt med Euro 6 under 2 till 3 år. Detta kommer att driva kostnaderna som är svåra att uppskatta då tillverkarna vid ett införande av ett nytt lagkrav är fria att välja vilken myndighet man vill använda, vi har indikationer på att majoriteten av befintliga kunder kommer att ansöka om emissionscertifikat för Euro 7 hos Transportstyrelsen vilket innebär det att verksamheten ökar ytterligare. I Euro 7 kommer även omfattningen av provningen att öka samt att elbilar att inkluderas.

ISV lätta är under uppstart, mindre familjer och fler slags tester gör att antalet utfärdade certifikat i ökad omfattning triggat tester. Euro 7 förväntas inte påverka detta testområde.

ISV tunga fordon (lastbilar, bussar och släp) ligger efter ISV för lätta fordon. Alla delar i regelverket har precis publicerats. Det innebär att alla tester blir fullt tillämpliga från 1 januari 2026. Sannolikt kommer provningen första rapporteringsåret (juni 2025 till juli 2026) innebära tester för enbart lastbilar. Därefter ökar antalet tester eftersom även bussar och släp ska testas. De uppskattade kostnaderna är mycket osäkra eftersom vi inte vet omfattningen och inte heller kostnaden för respektive test som ska utföras. En bättre uppskattning kan göras när en upphandling av tekniska tjänster har gjorts, vilket planeras detta år.

ISM fram till 2026 samlas data in för en kartläggning, sannolikt kommer nya regler därefter och om det innebär tester för TS är oklart.

Utöver ISx inom emissioner så finns det även ISx för förarstödsystem där regler tas fram nu vad det innebär för godkännandemyndigheten vet vi inte än men sannolikt blir vi inblandade.

Underbyggda antaganden, behov inkl budget

År/mn kr	ISC lätta* (715)	ISC lätta (R83)	ISV lätta	ISV tunga	Totalt Konsulter (testkostnader)	Ofinansiera t i fastställd testbudget	Kommentar
2025	9	0	10	0	19	3 (ISC)	Endast Euro 6, Euro 7 ansökningarna börjar komma in men testas först med troligen början 2028
2026	10	1	10	20	41	19 (ISC/ISV)	Endast Euro 6, "-"
2027	10	2	10	25	47	13 (ISC/ISV)	Endast Euro 6. "-"
2028	15	3	10	25	53	-	5 miljoner lätta ISC mer kan tillkomma beroende på hur många Euro 7 vi får in.

Tabell 14: prognos för testskostnader 2025-2028

*Tester har genomförts fr.o.m. 2020. I mars varje år meddelas hur många fordon som behöver testas utifrån försäljningen året innan. 5 procent av varje ISC-familj ska testas om inte familjen har färre än 5000 fordon.

Område	Tillverkare och Transportstyrelsen ska testa	Tester Transportstyrelsen ska utföra (som tillverkaren debiteras för)	Omfattning av Transportstyrelsen tester sedan start, Programmet påbörjades 2020 och utfördes till och med 2022 mha VCA (Vehicle Certification Agency i UK). Från 2023 körs projektet helt av Transportstyrelsen (Tillverkaren betalar)						Utmaningar verksamheten			
ISC lätta	Varje tillverkare med 715-cert och mer än 5 000 sålda fordon för det föregående året inom EU av en ISC-familj. En ISC familj består av en eller flera IP (Interpolations)-familjer som kan likställas med emissionscertifikat.	Två olika slags tester Type1: Test på rullande landsväg i laboratorier Type1A: Test på väg efter ett			Vi har många mindre tillverkare som inte kommer upp i 5 000 sålda fordon.				Från 2027 kommer Euro 7 medföra fler slags tester TS ska ansvara för. Även elbilar kommer omfattas. Idag oklart med övergångsregler mellan tester			
		Test	Antal tester	Kommentar	År	Antal tillverkare som innehåller 715 certifikat utfärdade tom 31 december föregående år	Antal tillverkare som omfattas av provningen	Antal familjer		Antal fordon som testats/skall testas	Utfall/Budget testkostnader	
		Typ 1	3 - 10 fordon per ISC-familj	För 95 % av familjerna är det 3 tester då fordonen klarar testerna								
		Typ 1a	3 - 10 fordon per ISC-familj	För 95 % av familjerna är det 3 tester då fordonen klarar testerna	2020		7			11	Typ 1: 37 Typ 1a: 37	
		förutbestämt körschema med en på bilen monterad mobil mätutrustning (PEMS). Ett godkänt resultat för den upprättade statistiska foldern per ISC familj uppnås när tillräckligt många bilar enligt angiven tabell i lagtexten			2021		8			16	Typ 1: 53 Typ 1a: 53	
					2022	17	10	1 222		17	Typ 1: 51 Typ 1a: 51	
					2023	18	9	1 681		17	Typ 1: 52 Typ 1a: 52	5,12 mkr

	Tillverkarna skall testa alla ISC familjer som uppfyller kraven och Transportstyrelsen tar emot och redovisar resultat i årlig rapport	har körts, om de tre första bilarna är OK är ett godkänt resultat uppnått.	2024	19	10	1 946	18	Typ 1: 55 Typ 1a: 55	5,65 mkr	för Euro 6 och 7. Följande tester ska läggas till i ett första skede (fler tester tillkommer senare) Durability of emission control system Operation of systems using a consumable
			2025	29	11 prel. uppgift fråga ute hos tillverkare	2 382	25 prel. uppgift fråga ute hos tillverkare	Typ 1: 75 prel. uppgift Typ 1a: 75 prel. uppgift	6,01 mkr i budget idag, verksamheten kommer behöva 8-9 mkr som kommer spilla över till 2026	
			2026	Fler än 2025, men avgörs av vilken försäljning tillverkarna redovisar för 2025 på de av Transportstyrelsens utfärdade 715 certifikaten och om det tillkommer några nya tillverkare som under 2025 har en försäljning som >5000 fordon på de av Transportstyrelsen utfärdade 715 certifikaten.						

				reage nt and polluti on control syste m Batter y durabil ity On- board monito ring Regler för emissi onsup pfyllna d hos ett fordon komm er att förläng as upp till 16000 0km (tidig
--	--	--	--	--

				e 10000 0km) eller 8 år(tidig are 5år) vilket som inträffa r först. Finns även en utökad livslän gd 20000 0km och 10år då det finns en faktor på 1,2.
ISC lätta	Varje tillverkare med R83.08- cert och mer än 5 000	Två olika slags tester Typ1: Test på rullande landsväg i laboratorium	Ändringsserie (regel) ny så dessa tester har inte utförts än. Upphandling behöver ske. Fråga skickas inom kort till tillverkare för att veta på vilka kontinenter fordon sålts. Idag har vi 4 tillverkare som omfattas och Transportstyrelsen har under 2024 tillsammans utfärdat 35 E5*83R08 certifikat.	Dessa godkä nnand en gäller i flera delar

	sålda fordon för det föregående året av en ISC-familj. En ISC familj består av en eller flera IP (Interpolations)-familjer som kan likställas med emissionscertifikat. Tillverkarna skall testa alla ISC familjer som uppfyller kraven. Transportstyrelsen skall testa 5 % av																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	totalt antalet ISC-familjer/tillverkare men minst 2 ISC-familjer tillverkare.	<table><tr><td></td><td>per familj</td><td>klarar testerna</td></tr></table> Ett godkänt resultat för den upprättade statistiska foldern per ISC familj uppnås när tillräckligt många bilar enligt angiven tabell i lagtexten har körts, om de tre första bilarna är OK är ett godkänt resultat uppnått.		per familj	klarar testerna		ning ar om emissi onsgo dkänn anden går ner radikal t. .																																						
	per familj	klarar testerna																																											
ISV lätta	Varje tillverkare med 715-cert och mer än 1 000 sålda fordon två år i rad inom EU per tillverkare oberoende av familj Andra familjer än ISC en familj per certifikat	Tre olika slags tester <table><tr><th>Test</th><th>Antal tester</th></tr><tr><td>Typ 1</td><td>3 - 10 fordon per familj på 75 % av familjerna</td></tr><tr><td>RL</td><td>3 - 10 fordon per familj på 50 % av familjerna</td></tr><tr><td>AS</td><td>1 fordon per familj på 25 % av familjerna</td></tr></table>	Test	Antal tester	Typ 1	3 - 10 fordon per familj på 75 % av familjerna	RL	3 - 10 fordon per familj på 50 % av familjerna	AS	1 fordon per familj på 25 % av familjerna	Minst 2 % av alla utfärdade certifikat samt minst 1 familj per tillverkare ger <table><tr><th>År</th><th>Antal certifikat</th><th>Antal familjer</th><th>Testbudget (osäkert)</th></tr><tr><td>2024</td><td>650</td><td>13</td><td>4,7 mkr</td></tr><tr><td>2025</td><td>845</td><td>17</td><td>5,3 mkr</td></tr></table> Detaljer <table><tr><th>År</th><th>Typ 1</th><th>RL</th><th>AS</th><th colspan="3"></th></tr><tr><td></td><th>Antal familjer</th><th>Antal tester</th><th>Antal familjer</th><th>Antal tester</th><th>Antal familjer</th><th>Antal tester</th></tr><tr><td>2024</td><td>10</td><td>30 -100</td><td>7</td><td>21-70</td><td>3</td><td>3</td></tr></table>	År	Antal certifikat	Antal familjer	Testbudget (osäkert)	2024	650	13	4,7 mkr	2025	845	17	5,3 mkr	År	Typ 1	RL	AS					Antal familjer	Antal tester	Antal familjer	Antal tester	Antal familjer	Antal tester	2024	10	30 -100	7	21-70	3	3	Svårt att hitta fordon att testa då familjerna är små. Tester har inte utförts än så vi vet inte hur stor
Test	Antal tester																																												
Typ 1	3 - 10 fordon per familj på 75 % av familjerna																																												
RL	3 - 10 fordon per familj på 50 % av familjerna																																												
AS	1 fordon per familj på 25 % av familjerna																																												
År	Antal certifikat	Antal familjer	Testbudget (osäkert)																																										
2024	650	13	4,7 mkr																																										
2025	845	17	5,3 mkr																																										
År	Typ 1	RL	AS																																										
	Antal familjer	Antal tester	Antal familjer	Antal tester	Antal familjer	Antal tester																																							
2024	10	30 -100	7	21-70	3	3																																							

	=>. Mycket svårare att förutspå och svårare att hitta fordon att testa. Vi ska testa minst 2 % av alla utfärdade certifikat under senaste tre åren men minst 1 familj per tillverkare. JRC är väldigt aktiva i riskbedömningar, tester och uppföljningar.		<table><tr><td>2025</td><td>13</td><td>39 -130</td><td>8</td><td>24-80</td><td>4</td><td>4</td></tr></table>	2025	13	39 -130	8	24-80	4	4		andel som kommer bli underkända och medföra att fler fordon per familj behöver testas. I värsta fall skulle utfallet för första årets tester kunna bli mycket högre innan alla hittat
2025	13	39 -130	8	24-80	4	4						

				rätt tillvägagångssätt. Budget för kommande test-år behöver då justeras. Vad vi vet idag kommer Euro 7 ej medföra flera slags tester.						
ISV tunga	Närmare analys av regler och priser pågår nu. Varje tillverkare	Sex olika slags tester, här redovisat för en tillverkare med stora produktionsvolymerna. <table><tr><td>Test</td><td>Antal tester</td><td>Kommentar</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Test	Antal tester	Kommentar				Omfattningen är inte klar då reglerna är nya, men vissa av våra tillverkare har stora produktionsvolymerna vilket innebär att antalet tester blir större än miniminivån. Det är viktigt att komma ihåg att det här även är nya tester för både tillverkare och tekniska tjänster så inledningsvis kan allt bli dyrare.	Reglerna är nya och analyserna av
Test	Antal tester	Kommentar								

	med Vecto-licens omfattas, men antalet tester beror på respektive tillverkarens produktion svolym. Hittills har licenser för 7 tillverkare utfärdats. Antalet licenser kommer förmodligen att öka då även släp ingår i ISV. Kommissi onen anger riskfamiljerna, dvs de familjer	VTP	1 – 10 per tillverkare	Kostar mer än 0,5 mkr per test		våra åtaganden är ej klara Testbördan är i högre utsträckning kopplad till antalet tillverkare istället för till antalet utfärdade certifikat.
		Luftmotstånd	1 – 10 per tillverkare	Kostar mer än 0,5 mkr per test		
		CFD-metod	0-2 per tillverkare	Helt ny testmetod där vi saknar tillvägagångssätt och pris		
		Däck	3 – 30 per tillverkare	Nya däck ska testas så de behöver vi köpa		
		Vikt	3 – 10 per tillverkare	Ca 200 tkr per test		
		AS	1 per tillverkare	Ca 300 tkr per test		

	som bör testas. En tillverkare behöver göra en Vecto-simulering för varje producera d lastbil, buss eller släp. Hur många tester en tillverkare behöver utföra beror på antalet genomförda simulering ar. En speciell metodik används för att hantera avvikelser, vilket betyder			
--	---	--	--	--

	att det finns ett minantal och ett maxantal tester för en viss typ av test.			
ISM				2026 kan nya regler komma som anger att TS behöver utföra tester
OBM				

Tabell 15: Samlad översikt över testkrav och testkostnader inom ISC, ISV och framtida regelverk (Euro7)