

ÅRSREDOVISNING 2024



Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
transportstyrelsen.se

TSG 2025-169

Februari 2025

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	6
2	OM TRANSPORTSTYRELSEN	9
2.1	Transportstyrelsens uppdrag	9
2.2	Sveriges transportpolitiska mål.....	10
3	RESULTATREDOVISNING.....	12
3.1	Inledning	12
3.1.1	Resultatredovisningens innehåll.....	12
3.1.2	Ekonomisk översikt.....	14
3.1.3	Tre prioriterade områden inom myndigheten	17
3.2	Regelgivning	17
3.2.1	Trafikslagsövergripande	20
3.2.2	Luftfart	22
3.2.3	Sjöfart	23
3.2.4	Spårtrafik	24
3.2.5	Vägtrafik	26
3.3	Tillståndsprovning.....	29
3.3.1	Trafikslagsövergripande	31
3.3.2	Luftfart	32
3.3.3	Sjöfart	34
3.3.4	Spårtrafik	35
3.3.5	Vägtrafik	36
3.4	Tillsyn.....	42
3.4.1	Trafikslagsövergripande	45
3.4.2	Luftfart	45
3.4.3	Sjöfart	46
3.4.4	Spårtrafik	46
3.4.5	Vägtrafik	47
3.5	Registerhållning	51
3.5.1	Trafikslagsövergripande	53
3.5.2	Luftfart	54
3.5.3	Sjöfart	54
3.5.4	Spårtrafik	55
3.5.5	Vägtrafik	55
3.6	Service och bemötande.....	59
3.7	Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse.....	62
3.7.1	Tillgänglighet	63
3.7.2	Säkerhet	67
3.7.3	Miljö och hälsa.....	81
3.8	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet	86
3.8.1	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras	86
3.8.2	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras.....	88

3.8.3	Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet	91
3.8.4	Transportstyrelsens åtgärder för att hantera obalanser i den avgiftsbelagda verksamheten.....	92
3.9	Uppföljning av investeringsbudget.....	95
3.10	Medarbetare och kompetens	97
3.10.1	Anställda och personalomsättning	99
3.10.2	Sjukfrånvaro	101
3.11	Övrig återrapportering.....	101
3.11.1	Transportstyrelsens totalförsvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar.....	101
3.11.2	Kvalitetssäkring av informationssäkerhetsarbete.....	103
3.11.3	Sammanställning av regeringsuppdrag.....	104
4	FINANSIELL REDOVISNING.....	108
4.1	Resultaträkning.....	109
4.2	Balansräkning	110
4.3	Anslagsredovisning.....	112
4.3.1	Villkor för anslag.....	113
4.4	Redovisning mot inkomsttitel	114
4.5	Finansieringsanalys	115
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	117
4.7	Tilläggsuppgifter och noter	118
4.7.1	Redovisningsprinciper	118
4.7.2	Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten .	118
4.7.3	Värdering av ansvarsförbindelser.....	118
4.7.4	Redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten	118
4.7.5	Värderingsprinciper	119
4.7.6	Styrelsen.....	120
4.7.7	Ledande befattningshavare.....	121
4.7.8	Noter.....	121
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	133
6	UNDERSKRIFTER	137



Generaldirektören
har ordet

1 Generaldirektören har ordet



Transportstyrelsen har, som många andra myndigheter, haft en ansträngd ekonomi under året. Kraftiga prishöjningar bland annat på porto och banktjänster har slagit hårt mot myndighetens utgiftssida. Under våren 2024 infördes ett sparpaket och vi behövde senare även varsla om risk för uppsägningar. Besparingarna har påverkat hela verksamheten. Begränsat resande har försämrat möjligheten att påverka regelutvecklingen i EU och andra internationella organ. Fysiska möten med näringslivet har ersatts med digitala. Utmaningar har också funnits inom tillsynsområdet, där vi har varit tvungna att sänka ambitionsnivån i vissa delar. Ett försämrat säkerhetsläge i världen ökar kraven på att skyndsamt stärka säkerhetsarbetet, vilket medfört omprioriteringar i verksamheten.

Trots utmaningarna har vi ändå fortsatt leverera med hög kvalitet i stora delar av verksamheten. Jag ger några exempel.

Sedan några år tillbaka pågår en omfattande digital förändring i syfte att modernisera och framtidssäkra vägtrafikregistret, ett register med drygt 150 000 externa användare. Under 2024 driftsattes vissa delar inom yrkestrafikområdet, där utredning och handläggning av yrkeskompetensbevis nu utförs i det nya registret.

Under året tog Transportstyrelsen hem it-driften. Ett arbete som pågått under flera år gick därmed i mål, och sedan november 2024 planeras och utförs it-driften i huvudsak av medarbetare inom Transportstyrelsen.

Handläggningstiderna minskade för de flesta ärendetyperna inom körkort och automatiseringsgraden ökade. Vi når dock inte hela vägen fram och för vissa körkortsingripanden fick medborgare vänta alltför länge på sina beslut.

Ett nytt automatiserat it-system för hantering av registerkontroller inom luftfartsskydd togs i drift. Handläggningstiden för registerkontroll av flygplatspersonal blir nu väsentligt kortare.

Den tillsyn som inleddes 2023 av Trafikverkets hantering av tågplan 2024 fortsatte under 2024. Ett arbete startade även i syfte att granska Trafikverkets hantering av anpassning av tåglägen mot banarbeten i innevarande tågplan.

Mot bakgrund av det säkerhetspolitiska läget arbetar Transportstyrelsen tillsammans med bland andra Försvarmakten för att bygga upp totalförsvaret. Arbetet går ut på att trygga transportbehoven, inte minst till och från Sverige. Där spelar sjöfarten en viktig roll, och vi har nu analyserat

förmågan att bemanna svenska fartyg i ett läge av höjd beredskap och ytterst krig.

Transportsektorn står för en betydande del av Sveriges totala klimatutsläpp. En viktig del i klimatarbetet är att öka användningen av lastbilar som drivs med alternativa bränslen. Problemet med dessa lastbilar är att de ofta är tunga och därmed kräver körkortsbehörighet för tung lastbil.

Transportstyrelsen startade under året en försöksverksamhet där företag, myndigheter och andra organisationer kan ansöka om undantag från vissa körkortsregler för sina förare i syfte att påskynda den gröna omställningen.

Det är glädjande att kundtjänsterna för körkorts- och fordonsfrågor får höga betyg för service och bemötande i externa undersökningar. Vi implementerade flera fordonstjänster på Mina sidor under året, vilket innebär att kunder också kan ta del av information i egna ärenden på ett lättare sätt än tidigare. Ett arbete påbörjades för att stärka myndighetens förmåga att systematisera, strukturera och omhänderta kundundersökningar och insikter från kunder. Våra kunders åsikter och upplevelser är viktiga för oss och ligger till grund för utvecklingen av vår verksamhet!



Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör



Om Transportstyrelsen

2 Om Transportstyrelsen

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

2.1 Transportstyrelsens uppdrag

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

2.2 Sveriges transportpolitiska mål

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

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

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

3

Resultatredovisning



3 Resultatredovisning

3.1 Inledning

3.1.1 Resultatredovisningens innehåll

Strukturen i resultatredovisning följer verksamhetskategorierna som angetts i regleringsbrevet:

- regelgivning
- tillståndsprövning
- tillsyn
- registerhållning.

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

Utöver de fyra verksamhetskategorierna redovisas insatser som gäller

- service och bemötande.

För dessa fem områden har Transportstyrelsen gjort en samlad bedömning av verksamhetens resultat. Bedömningen är en sammanvägning av olika resultatindikatorer och övriga relevanta underlag som myndigheten stödjer sig på. Sedan 2023 bedriver Transportstyrelsen ett löpande arbete för att på en myndighetsövergripande nivå systematiskt analysera och prioritera arbetet. Syftet är att beskriva och analysera tillståndet i verksamheten på myndighetsövergripande nivå samt lämna rekommendationer som kan bidra till förbättringar. Detta arbete har varit ett viktigt underlag för resultatredovisningen, både för den samlade bedömningen och för analyserna generellt.

Bedömningarna i resultatredovisningen görs utifrån följande tre nivåer:

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

Tillfredsställande resultat: Området bedöms överlag ha uppnått ett bra resultat, men behov av förbättring finns.

Inte tillfredsställande: Området bedöms inte ha uppnått tillfredsställande resultat och har behov av flera förbättringar.

Utöver de fem områdena redovisas följande i separata kapitel:

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

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

	Redovisas i avsnitt	Sida
Återrapporteringskrav i regleringsbrev 2024		
Obalanser inom den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten	3.8.4 Transportstyrelsens åtgärder för att hantera obalanser i den avgiftsbelagda verksamheten	92
Lastsäkring inom godstransporter på järnväg	3.7.2 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse - säkerhet	80
Myndighetens informationssäkerhetsarbete	3.11.2 Kvalitetssäkring av informationssäkerhetsarbete	103
Regeringsuppdrag		
Systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken	3.7.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse – Tillgänglighet	64
Arbetet med jämställdhetsintegrering	3.7.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse – Tillgänglighet	64
Transportstyrelsens totalförvarsarbete	3.11.1 Transportstyrelsens totalförvarsarbete	101
Instruktion för Transportstyrelsen		
Åtgärder för att bidra till ett klimateffektivt transportsystem (§ 11.1.)	3.7.3 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse – Miljö och hälsa	81
	3.2.3 Regelgivning sjöfart – Föreskrift om landbaserat elkraftsystem	23
	3.2.5 Regelgivning vägtrafik – Lastbilar konstruerade för höga lastvikter omfattas inte av nya krav	28
	3.3.5 Tillståndsprövning vägtrafik – Ny försöksverksamhet	41
	3.4.5 Tillsyn vägtrafik – Nya krav på emissionstester	50

3.1.2 Ekonomisk översikt

Kostnaderna för Transportstyrelsens huvudsakliga uppgifter belastar förvaltningsanslaget (1:12 Transportstyrelsen) som är uppdelat i de två anslagsposterna verksamhet som finansieras med avgifter respektive verksamhet som inte finansieras med avgifter.

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

Nedan redovisas en ekonomisk översikt över kostnader och intäkter för Transportstyrelsens huvuduppgifter tillika verksamhetskategorier enligt regleringsbrevet. En kortfattad analys av väsentliga förändringar mellan 2023 och 2024 redogörs för i texten under tabell 1.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2022–2024

Tusen kronor	2022	2023	2024
Regelgivning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	0	0	0
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	350 361	349 607	353 270
anslag för civilt försvar	4 371	4 664	5 030
övriga intäkter	8 483	8 590	9 689
Summa intäkter	363 215	362 860	367 988
Kostnader	372 997	373 097	378 509
Tillståndsprovning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	473 815	456 729	517 608
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	153 299	173 575	177 057
anslag för civilt försvar	7 533	8 795	9 525
övriga intäkter	5 965	58 075	7 958
Summa intäkter	640 611	697 174	712 148
Kostnader	641 830	697 983	712 622

Tusen kronor	2022	2023	2024
Tillsyn			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	318 652	334 741	358 908
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	92 306	86 319	96 410
anslag för civilt försvar	7 029	8 766	9 347
övriga intäkter	192 030	279 718	247 398
Summa intäkter	610 017	709 544	712 064
Kostnader	598 878	696 494	699 980
Registerhållning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	727 681	874 315	815 639
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	181 601	210 687	197 971
anslag för trängselskatt i Stockholm	60 287	60 279	68 785
anslag för trängselskatt i Göteborg	90 940	93 790	106 807
anslag för civilt försvar	14 396	17 844	18 525
övriga intäkter	140 630	165 120	175 029
Summa intäkter	1 215 534	1 422 035	1 382 757
Kostnader	1 226 539	1 416 113	1 385 923
Totalt alla verksamhetskategorier			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	1 520 148	1 665 785	1 692 156
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	777 566	820 189	824 708
anslag för trängselskatt i Stockholm	60 287	60 279	68 785
anslag för trängselskatt i Göteborg	90 940	93 790	106 807
anslag för civilt försvar	33 329	40 068	42 427
övriga intäkter	347 108	511 503	440 074
Summa intäkter	2 829 377	3 191 613	3 174 957
Kostnader	2 840 244	3 183 687	3 177 034

Den ekonomiska situationen var ansträngd under 2024. De totala kostnaderna minskade med 0,2 procent eller cirka 7 miljoner kronor, trots att flera av de stora externa avtalsrelaterade kostnadsökningarna låg kvar eller ökade ytterligare under 2024.

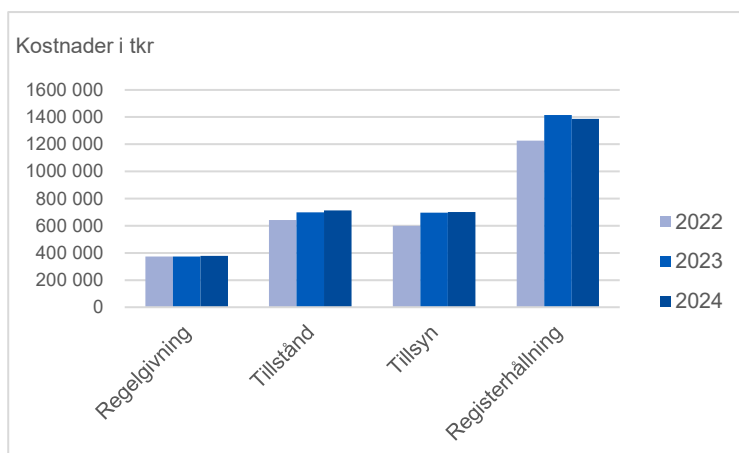
Bland kostnadsökningarna kan nämnas att kostnaderna för betallösning och banktjänster – som dubblerades och ökade med knappt 30 miljoner kronor mellan åren 2022 och 2023 – var ytterligare 10 procent högre 2024. Även portokostnaderna fortsatte att öka och har sedan 2022 blivit drygt 38

miljoner kronor högre, en ökning med 25 procent. Avskrivningar och räntekostnader ökade med 24 procent i förhållande till 2023, och jämfört med 2022 har kostnaden sjudubblats. Avskrivningar ökade främst inom civilt försvar och räntekostnaderna inom luftfartens gemensamma avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll (GAS).

För att hantera det ansträngda ekonomiska läget genomförde Transportstyrelsen under 2024 flera besparingsåtgärder som bland annat innebar anställningsstopp med rekryteringsprövning, restriktivitet i att anlita konsulter och begränsat resande. Myndigheten varslade också om uppsägningar och ett arbete med omställning påbörjades. Åtgärderna har bland annat inneburit att konsultkostnaderna minskade med cirka 33 procent eller 23 miljoner kronor under 2024. Antalet anställda var 18 färre vid utgången av 2024 än vid ingången av året och lönekostnaden planade ut efter den utökning som skedde under 2022 och 2023. Det var främst under senare delen av året som antalet anställda minskade. Därför minskade inte antalet årsarbetskrafter jämfört med 2023, utan ökade. Ökningen var 53 årsarbetskrafter. En ökning av personal har även skett till följd av att myndighetens it-drift övergått till att bedrivas i egen regi. Minskningarna uppstod spritt i verksamheten och olika delar påverkades i varierande grad av vakanserna som uppstod.

Jämfört med 2023 minskade den totala kostnaden för samtliga trafikslag utom för spårtrafik, där kostnaden var högre för regelgivning och tillsyn. Inom luftfart var kostnaden främst lägre för tillståndsprövning. Inom sjöfart var kostnaden högre för tillsyn, men i övriga delar minskade kostnaden och störst var minskningen inom tillståndsprövning. Inom vägtrafik fanns den beloppsmässigt största minskningen. Den avsåg kostnader för registerhållning och tillsyn som minskade 3 procent eller cirka 40 miljoner kronor. Kostnaden för tillstånd inom vägtrafik ökade med drygt 26 miljoner kronor, en ökning med 5 procent.

Diagram 1. Kostnad per verksamhetskategori 2022–2024



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

3.1.3 Tre prioriterade områden inom myndigheten

Inför 2022 pekade Transportstyrelsen ut tre prioriterade områden för de kommande åren. Arbetet pågår under flera år och påverkar alla delar av myndigheten. Bland annat innebär det att kompetens och medel styrs till de tre områdena.

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

Säkra framtida it-drift: Det externa avtalet för it-drift löpte ut under 2024. Det innebär att all it-infrastruktur nu har tagits över av myndigheten. It-driften planeras och utförs av i huvudsak medarbetare inom Transportstyrelsen. Se även under 3.11.1 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete.

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

3.2 Regelgivning

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

Transportstyrelsens regler ska vara ändamålsenliga och begripliga. De ska utfärdas i rätt tid samt vara kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag. I regelarbetet ska en avvägning göras mellan målen för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

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

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

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att årets resultat inom regelgivning som helhet var tillfredsställande. Överlag var resultaten goda, men det finns områden där resultatet inte var tillfredsställande.

Transportstyrelsen är en regeltung myndighet med ansvar för över 400 grundförfattningar, och varje år brukar ungefär ett hundratal ändringar eller nya föreskrifter ges ut i Transportstyrelsens författningssamling. Inom föreskriftsområdet och det som i övrigt omfattas av myndighetens regelgivning var situationen således överlag tillfredsställande, även om det fanns tydliga utmaningar. Inom några specifika områden var bristerna sådana att Transportstyrelsen anser att situationen inte var tillfredsställande.

Övergripande har begränsade resurser lett till att en prioritering av de mest kritiska regelarbetena var nödvändig. Det medförde att beslut om nya och ändrade föreskrifter i många fall inte kunnat fattas i tid enligt den regelutvecklingsplan för 2024 som fastställdes i början av året. Samtidigt konstaterades att det totala antalet föreskrifter som gavs ut under året var jämförbart med föregående år. Dessutom prioriteras regeringsuppdrag före föreskriftsarbete.

Det internationella arbetet är omfattande och många områden påverkas i hög grad av EU-rätt och annan internationell rätt. En stor del av de föreskrifter Transportstyrelsen ger ut har också sin grund i de internationella regelverken. Genom att påverka den omfattande internationella regelmassan bidrar myndighetens arbete till de transportpolitiska målen. Myndigheten vill påverka så att reglerna blir funktionella, bidrar till hög säkerhet och har genomslag för det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen. Detta är också en förutsättning för att myndighetens föreskrifter ska kunna utformas på ett ändamålsenligt sätt när de internationella rättsakterna senare ska införlivas nationellt.

Transportstyrelsens arbete för att på en myndighetsövergripande nivå systematiskt analysera och prioritera verksamheten innefattar inom regelgivning 35 verksamhetsområden. Analysen visar att två områden inom sjöfart har betydande avvikelser som gör att de inte bedöms bidra till de transportpolitiska målen på ett tillfredsställande sätt. De bedöms inte heller ha förutsättningar att leva upp till nuvarande och framtida krav i lagar, förordningar och andra regelverk. Ytterligare ett verksamhetsområde inom vägtrafik bedöms inte ha förutsättningar att leva upp till framtida krav. Att dessa inte fungerar tillfredsställande bedöms framför allt bero på att viss specialistkompetens inte kunnat ersättas. I övrigt bedöms regelgivningen under 2024 ha fungerat med endast mindre avvikelser.

Nedan redovisas resultat som ligger till grund för bedömningen. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- Merparten av myndighetens föreskrifter är ändamålsenliga. Föreskriftsarbeten som genomfördes under 2024 har konsekvensutretts i förhållande till de transportpolitiska målen.
- Transportstyrelsen har bidragit till regelverk som stödjer klimatomställning inom flera trafikslag.
- Transportstyrelsen levererade under 2024 samtliga regeringsuppdrag som hade tilldelats myndigheten med rapporteringsdatum under året.

Tillfredställande resultat:

- Transportstyrelsen nådde inte målet i den interna regelutvecklingsplanen som fastställdes i början av 2024. Utöver regelutvecklingsplanen har dock ett antal föreskrifter beslutats och antalet beslutade föreskrifter är därför i linje med föregående år.
- Samverkan mellan myndigheten och transportmarknaden fungerar generellt väl. Under 2024 var möjligheten i viss mån begränsad, och en minskad samverkan kan försämra möjligheten till förebyggande arbete med att informera om och inhämta synpunkter på regler.
- Transportstyrelsens ambition är att vara aktiv i det internationella arbetet, eftersom det i stor utsträckning påverkar gällande regler i Sverige. I samband med arbetet i internationella grupper fanns det under året behov av att prioritera beslutsmöten framför arbetsmöten till följd av resebegränsningar. Det kan på sikt innebära att Sveriges möjligheter att tidigt fånga upp nya frågor och tillvarata svenska intressen försämras.

Inte tillfredställande resultat:

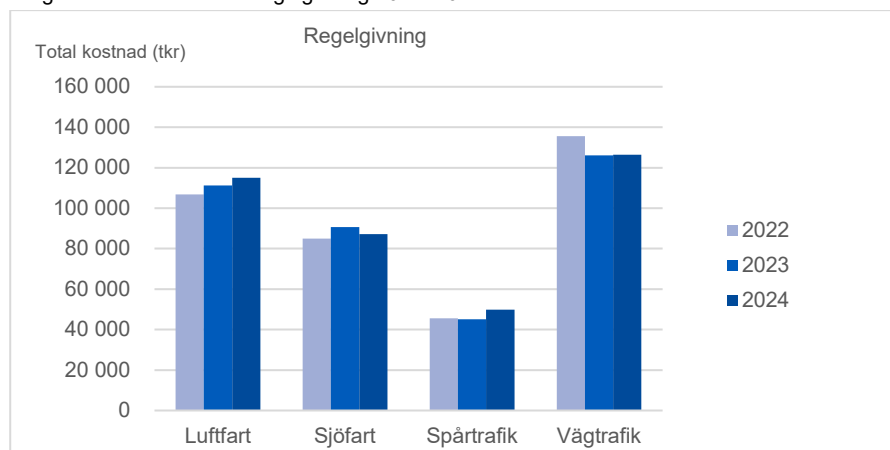
- Vissa nationella regelverk har inte uppdaterats i enlighet med internationella regelverk. Till exempel har det föranlett en situation där svenska fartyg riskerar att sakna internationella certifikat, eftersom myndigheten inte kan utfärda certifikat eller utföra tillsyn mot ett regelverk som inte är införlivat. Resultatet blir att fartygen riskerar att få nyttjandeförbud, eftersom de saknar giltiga certifikat.
- Transportstyrelsen har identifierat vissa regelverk som bedöms vara föråldrade och svårbegripliga. En del av dessa regler har ännu inte uppdaterats, vilket i värsta fall kan försvåra teknik- och

samhällsutveckling. Exempelvis finns det fordonstekniska regler som inte är tillgängliga digitalt hos Transportstyrelsen och där språket kan vara föråldrat. Det kan också röra sig om att reglerna är svåra att hitta för att de ännu inte tryckts i Transportstyrelsens författningssamling och dessutom inte finns tillgängliga i konsoliderad version.

- Transportstyrelsen har inte analyserat effekterna av införda regler i den utsträckning som skulle vara önskvärd för att säkerställa att dessa uppnår sitt syfte.
- Transportstyrelsen har inte kunnat följa den åtgärdsplan som lämnats till EU-kommissionen om brister i implementeringen av regelverket för sjöfarts- och hamnskydd.

3.2.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 2. Kostnader för regelgivning 2022–2024



Kostnaderna för regelgivning uppgick 2024 till 379 miljoner kronor, vilket var 1,5 procent högre än föregående år. Regelgivning utgjorde 12 procent av den totala verksamhetskostnaden. 64 procent av kostnaden för regelgivning fanns inom vägtrafik och luftfart. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

Arbetet med föreskrifter och allmänna råd

Det är svårt att utvärdera resultatet av regelgivningsarbetet i kvantitativa mått. Antalet föreskriftsändringar säger inte så mycket om den arbetsinsats som lagts ner eller hur effektivt arbetet utförts, eftersom omfattningen av varje ändring kan variera från att endast en enskild paragraf justeras till att myndigheten tar fram ett hundratal nya. När Transportstyrelsen tar fram en helt ny grundföreskrift behöver normalt sett betydligt mer tid läggas ner än när myndigheten tar fram ändringsföreskrifter. Men även inom dessa kategorier finns stora variationer när det gäller vilken arbetsinsats som

krävs. Som mått på resultatet bör därför siffrorna som redovisas nedan tolkas med försiktighet.

Transportstyrelsen hade vid utgången av 2024 regelansvar för 425 gällande grundförfattningar (föreskrifter). Under året gavs det ut 85 nya föreskrifter, 2 fristående allmänna råd och 1 beslut om tillkännagivande i Transportstyrelsens författningssamling. Av dessa utgjorde 15 nya grundförfattningar och 73 ändringsförfattningar.

Tabell 2. Antal föreskrifter som givits ut 2022–2024

2022	2023	2024
108	71	88

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

I februari fastställdes en gemensam regelutvecklingsplan för Transportstyrelsen. Under 2024 genomfördes också ett förbättringsarbete i syfte göra regelutvecklingsplanen till ett bättre underlag för planering, uppföljning och resursfördelning. Det förväntas leda till att myndigheten framöver blir bättre på att lägga resurser på de föreskriftsarbeten som är mest angelägna att genomföra och att fler av myndighetens föreskrifter utfärdas i tid.

I regelutvecklingsplanen har de föreskriftsarbeten ingått som bedömts vara prioriterade att besluta under året, utifrån vad som varit känt vid fastställandet av planen. Det övergripande målet är att 75 procent av påbörjade föreskriftsarbeten ska genomföras i tid enligt fastställd plan.

Uppföljningen av målet visar att cirka 41 procent av föreskriftsarbetena i planen genomfördes i tid. Totalt genomfördes cirka 55 procent av de föreskriftsarbeten som enligt planen skulle beslutas under året, även om de i vissa fall varit försenade i förhållande till det från början tänkta beslutsdatumet. Därutöver har ett stort antal föreskrifter beslutats som av olika skäl inte funnits med i regelutvecklingsplanen, till exempel till följd av nödvändiga omprioriteringar, för att de hört till föregående års planering eller inte gått att förutse i början av året. Resultatet bedöms därför vara något bättre än vad den faktiska siffran visar när målet följs upp.

Marknadsövervakning

Under 2024 publicerades ”Transportmarknaden i siffror 2023” med statistik från 2022. I rapporten konstaterades att persontrafiken på såväl väg som järnväg ökade kraftigt under 2022. Det ökade resandet speglas i persontrafikföretagens ekonomi: omsättningen ökade och lönsamheten steg till liknande nivåer som före pandemin. På godstransportmarknaden är utvecklingen den motsatta och på både väg och järnväg har godstransporterna minskat något jämfört med 2021. Trots det är

godstrafikföretagens ekonomiska situation fortsatt förhållandevis stabil. Transportstyrelsens övergripande slutsats är att transportmarknaden i stora delar har utvecklats i en positiv riktning under 2022. Det har skapat bättre förutsättningar för en transportmarknad som bidrar till tillgänglighet, lönsamma företag och konkurrens som ger nytta till resenärerna.

Transportstyrelsen följer årligen pris- och utbudsutvecklingen på järnvägsmarknaden. I rapporten ”Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2023” konstaterades att det över tid skett en utveckling som varit till godo för resenärerna. Tågtrafiken har blivit tillgängligare genom större utbud, kortare restider samt mer differentierade och i genomsnitt lägre biljettpriser. Jämfört med 1990 har snittpriset på de billigaste snabbtågsbiljetterna minskat med 70 procent, medan andraklassbiljetterna minskat med 40 procent. Sett till det senaste året har det i genomsnitt blivit dyrare att resa med långväga tåg.

Transportstyrelsen har analyserat konsekvenserna av beskedet om att flygbolaget Braathens lämnar Bromma flygplats och flyttar sin verksamhet till Arlanda för att flyga åt SAS. Som skäl för samarbetet mellan flygbolagen anfördes att den svenska inrikesmarknaden numera är betydligt mindre än den var före pandemin, samtidigt som efterfrågan på kontraktflygningar har ökat. I en rapport om flytten konstaterar Transportstyrelsen att Bromma flygplats i och med Braathens flytt förlorar omkring 90 procent av linjetrafiken, vilket påverkar såväl kostnaderna för flygplatsdriften som arbetstillfällena på flygplatsen. Konkurrensen på marknaden ser ut att försämrats, medan det är mer oklart hur tillgängligheten påverkas. Det råder dock många osäkerheter, bland annat hur utbudet av flyglinjer kommer att se ut och hur de aktörer som finns kvar på Bromma tänker agera.

3.2.2 Luftfart

Tabell 3. Kostnader för regelgivning inom luftfart 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
106 858	111 189	114 976

De totala kostnaderna och den nedlagda tiden för regelgivning inom luftfart ökade marginellt jämfört med 2023. Kostnaderna för resor har minskat jämfört med tidigare år, vilket är en effekt av de besparingskrav som finns inom Transportstyrelsen. Att kostnaderna ändå har ökat något från tidigare år beror på den allmänna prisökningen, vilket generellt har ökat kostnaderna.

Internationellt arbete

European Civil Aviation Conference (ECAC) är en mellanstatlig organisation med uppdraget att främja den fortsatta utvecklingen av ett säkert, effektivt och hållbart europeiskt lufttransportsystem. Under 2024 genomfördes ECAC:s Triennial Session, som bland annat fattar beslut om arbetsprogram och budget för kommande treårsperiod. Sverige valdes som en av 11 stater in i Coordinating Committee, som är ECAC:s styrelse.

Störningar i satellitbaserad navigering

Inom luftfarten förekommer störningar i den satellitbaserade navigeringen. Störningarna sker genom att gps-mottagaren vilseleds att tro att den är någon annanstans än där den faktiskt är (gps-spoofing), eller genom att satellitsignalerna störs ut så att gps-mottagaren inte fungerar alls (gps-jamming).

Myndigheten har lyft frågan internationellt och varit aktiv i internationella arbetsgrupper, däribland i Air Navigation Conference (ANC), en högnivåkonferens som anordnas av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) vart tredje år. Transportstyrelsen har också varit i kontakt med svenska flygbolag för att verifiera deras förmåga att genom utbildningsprogram och ledningssystem säkerställa berörd personals förmåga att identifiera och hantera en störning.

3.2.3 Sjöfart

Tabell 4. Kostnader för regelgivning inom sjöfart 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
85 029	90 674	87 231

De totala kostnaderna för regelgivning inom sjöfart har minskat jämfört med tidigare år. Det beror på minskade reskostnader och på ett minskat internationellt arbete.

Överträdelseärende inom hamnskydd

EU-kommissionen har inlett ett formellt överträdelseärende mot Sverige med anledning av brister i implementeringen av regelverket för hamn- och sjöfartsskydd. Kommissionen anser att det inte kan påvisas att det svenska systemet säkerställer en adekvat och regelbunden övervakning av hamnskyddet i Sverige. Myndigheten har arbetat fram en handlingsplan med åtgärder för att lösa de brister som framkommit och som föranlett överträdelseärendet. Resursbristen på myndigheten gör emellertid att det fortsatt är problematiskt att följa åtgärdsplanen.

Föreskrift om landbaserat elkraftsystem

En föreskrift om anslutning av fartyg till ett landbaserat elkraftsystem är beslutad. Att reglera landanslutning för el på fartyg innebär att fartyg kan

koppla upp sig till elnätet i hamn på ett säkert sätt i stället för att använda sina egna motorer för att generera el. Det ger flera fördelar, eftersom det minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar samt buller i hamnområden. För rederier kan det också leda till lägre bränslekostnader och mindre underhåll, eftersom motorerna inte behöver vara igång under hamnuppehållet. Föreskriften är en reglering som är mycket efterfrågad av branschen.

Föreskrift om säkerhet på fartyg uppdaterad med speciella användningsområden

Transportstyrelsens föreskrifter om säkerheten på fartyg med speciellt användningsområde (till exempel så kallade offshore-fartyg) är uppdaterade. Revideringen uppdaterar föråldrade hänvisningar och regler kring livräddningssystem, maskin- och elinstallationer samt brandskydd. Förändringarna moderniserar regelverket och förtydligar tillämpningen, vilket ökar sjösäkerheten och minskar risken för missförstånd.

Vägledning för bättre brandsäkerhet

Transportstyrelsen har tagit fram vägledningar som bland annat innefattar riktlinjer för brandsäkerhet för fartyg som är byggda av andra material än stål och elektrifiering av fartyg. Vägledningarna har mottagits väl. Förhoppningen är att de ska bidra till en bättre regelefterlevnad och därmed säkerhet inom sjöfartsnäringen.

3.2.4 Spårtrafik

Tabell 5. Kostnader för regelgivning inom spårtrafik 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
45 581	45 083	49 805

Kostnaden är högre beroende på att mer personal har prioriterats till regelgivning. Arbetet med att utveckla en förbättrad testprocedur för kompositbromsblock i nordiskt vinterklimat har också bidragit till ökade kostnader.

Expertstöd i förhandlingar om en ny kapacitetsförordning i Europa

Under 2024 antog Transportrådet en allmän riktlinje för det EU-förslag som syftar till att öka kapaciteten på den europeiska järnvägen.

Transportstyrelsen fungerade som expertstöd till Regeringskansliet i förhandlingarna. Sverige valde att avstå från att stödja riktlinjen, eftersom den ansågs riskera att minska harmoniseringen inom den europeiska järnvägsmarknaden och i stället gynna nationella särdrag. Det skulle kunna försvåra gränsöverskridande transporter och därmed gå emot syftet med förordningen.

Ordförande i ett europeiskt samarbetsnätverk för järnvägsmarknadsreglering

Under 2024 hade Transportstyrelsen ordförandeskapet i IRG-Rail (Independent Regulators' Group – Rail), ett nätverk bestående av 31 regleringsorgan från hela Europa som verkar för harmonisering och utveckling av den europeiska järnvägsmarknaden. Nätverket fungerar som en plattform där medlemmarna delar erfarenheter och utvecklar gemensamma ställningstaganden om viktiga frågor för att påverka både lagstiftning och marknadsutveckling på europeisk nivå.

Som ordförande har Transportstyrelsen lett möten och dialoger med EU-kommissionen och andra medlemsstater för att främja ökad samordning och en gemensam syn på viktiga regleringsfrågor. Ordförandeskapet har möjliggjort för Transportstyrelsen att ta en aktiv roll i att påverka utvecklingen av regleringar och marknadsöppning på den europeiska järnvägsmarknaden. Transportstyrelsens insatser har mottagits väl, vilket bidrar till att stärka Sveriges rykte och inflytande i det internationella regelarbetet.

Bromsblock säkras för nordiskt vinterklimat

Transportstyrelsen har inlett arbetet med att genomföra sin strategi för att säkra bromsblock på järnvägsfordon under nordiska vinterförhållanden. En central del i strategin är ett forskningsprojekt som ska utveckla en förbättrad testprocedur för kompositbromsblock i nordiskt vinterklimat. Trafikverket har beviljat finansiering för projektet, och arbetet är nu igång, med tester planerade för 2025. Projektet har haft dialog med Europeiska järnvägsbyrån (ERA) för att diskutera potentiella regeländringar utifrån forskningsresultaten. Transportstyrelsen har också återupptagit kontakten med den globala järnvägsorganisationen UIC för att bygga vidare på tidigare överenskommelser och gemensamma målsättningar.

Tydligare olycks- och säkerhetsrapportering

För att förenkla administrationen, förbättra säkerhetsövervakningen och stärka det proaktiva säkerhetsarbetet har Transportstyrelsen fattat beslut om föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. Den nya regleringen innebär krav på årlig säkerhetsrapportering och rapportering av olyckor och tillbud som överensstämmer med EU-lagstiftning, vilket skapar en enhetlig och tydligare rapporteringsstruktur. Tidigare definitioner och undantag, särskilt för museiföreningar, ses över för att säkerställa fullständiga säkerhetsdata och effektivt riskarbete.

Ändrade hälsokrav för personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter

Den förordning som reglerar säkerhetskrav för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom EU har reviderats. I den nya lydelsen inkluderas fler yrkesroller, exempelvis personal som iordningställer tåg och personal som ger avgångssignal, i kraven för medicinska undersökningar och bedömningar.

Ändringen får påverkan på myndighetens föreskrifter och allmänna råd om hälsoundersökning och hälsotillstånd för att bedöma fysisk och psykisk lämplighet för personer som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska ha uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem i enlighet med de nya reglerna. Vidare innebär den nya förordningen att Sverige inte längre kan ha nationella regler för säkerhetskritiska arbetsuppgifter utöver det som föreskrivs i förordningen.

3.2.5 Vägtrafik

Tabell 6. Kostnader för regelgivning inom vägtrafik 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
135 529	126 151	126 497

Kostnaderna för 2024 var på samma nivå som 2023. Besparingar på myndigheten har bidragit till lägre kostnader för resor och köp av tjänst, men personalkostnader har samtidigt ökat. Minskat resande har medfört att Transportstyrelsen inte varit fysiskt på plats vid flera internationella möten och därmed inte kunnat vara delaktiga fullt ut.

Det fjärde körkortsdirektivet närmar sig

Det nya körkortsdirektivet förväntas bidra till ökad trafiksäkerhet och fri rörlighet, samtidigt som det främjar användandet av ny teknik, digitalisering och grön omställning. Sedan flera år tillbaka pågår ett arbete med att revidera körkortsdirektivet, som reglerar det mesta som rör utfärdande, förnyelse och återkallelse av körkort inom EU. Transportstyrelsen har bistått regeringen expertstöd i arbetet. Trilogförhandlingar har inletts om den slutliga utformningen av direktivet.

Flera av förslagen i utkastet till det nya direktivet bedöms få stor påverkan på medborgare och näringsliv i Sverige. Utkastet innehåller bland annat förslag på införande av digitala körkort, beledsagad körning och möjlighet för medlemsstaterna att tillämpa en villkorad B1-behörighet från 16 år.

I syfte att få en klarare bild av vad ett kommande direktiv kan förväntas leda till har Transportstyrelsen genomfört en förstudie. Arbetet som ska förbereda organisationen på att omhänderta direktivet har fokuserat på att klargöra vilka föreskriftsändringar och systemutvecklingsbehov som direktivet förväntas medföra.

Fler personer klarar synkraven med nya regler

Genom åren har Transportstyrelsen tagit emot synpunkter på synkraven för innehav av körkort från medborgare, patientorganisationer och hälso- och sjukvården. En omfattande översyn av synkraven genomfördes under åren

2018–2020. Översynen visade att minimikraven i körkortsdirektivet inte uppfylls inom vissa delar och att Sverige har strängare krav jämfört med andra EU-länder med hög trafiksäkerhet.

Nya regler om syn har beslutats. De innebär att fler personer kommer att klara synfältskraven och att optiker får utfärda fler synintyg som tidigare bara fått utfärdas av ögonläkare. De nya reglerna kommer att underlätta både för enskilda och den hårt belastade ögonsjukvården.

Transportstyrelsen biträder Regeringskansliet i ny EU-grupp

Harmoniserade regler behövs för att säkerställa en säker och lyckad introduktion av automatiserade system och helautomatiserade fordon in i transportsystemet. Det är också nödvändigt för att möjliggöra för internationell trafik. En ökad kunskap om gällande regelverk samt pågående reglering och initiativ på internationell nivå, EU-nivå och nationell nivå behövs för att skapa samsyn om kommande utmaningar.

Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) har arbetet fortlöpt med att ta fram nya harmoniserade regler för autonom körning. Transportstyrelsen har deltagit i arbetet genom expertgruppen GE.3¹. Det har även beslutats att Sverige ska delta i en nyinrättad EU-grupp, European Forum on Automated Transport. Gruppen har tillkommit som en följd av att EU-kommissionen blandat teknik- och trafikreglering i direktiven som gäller typgodkännande av automatiserade fordon. Här ska medlemsstaterna dela information, utbyta praxis och bidra till en ökad och ömsesidig förståelse av nationella konsekvenser när automatiserade fordon införs i allmän trafik.

Samarbete för att skapa förutsättningar för digitaliserade trafikregler

Transportstyrelsen och Trafikverket har inlett ett gemensamt uppdrag för att skapa förutsättningar för digitaliserade trafikregler. Målbilden är att maskininläsbara trafikregler av god kvalitet ska finnas tillgängliga för trafikanter och fordon för det samlade svenska vägnätet. En gemensam genomförandeplan ska tas fram för att nå målbilden och harmonisera med internationell lagstiftning.

Framsteg inom reglering av förarstödsystem och automatisering

Under 2024 skedde flera framsteg inom internationell regelutveckling kopplat till ny teknik och där Transportstyrelsen bidragit aktivt.

EU har tagit fram krav för automatisk parkering för helautomatiserade fordon. Sverige har varit starkt bidragande till att kraven ska vara

¹ Group of Experts on drafting a new legal instrument on the use of automated vehicles in traffic. Inom UNECE WP.1 (Working Party One, Global Forum for Road Traffic Safety).

teknikneutrala, funktionsbaserade och anpassade till internationellt överenskomna definitioner. Det innebär att krav ska ställas på fordonet och inte på infrastrukturen och trafikreglerna. Kraven förväntas träda i kraft under 2025.

Arbetet med tekniska fordonsregler för automatiserade fordon inom UNECE gick över i en ny fas där ett regelverk för typgodkännande ska tas fram till 2026. Transportstyrelsen har bidragit med kunskap om hur typgodkännandeprocessen inom EU fungerar.

Ett annat stort framsteg var godkännandet av de nya reglerna inom UNECE för avancerade förarstödssystem, där en viktig nyhet är kravet på förarövervakning. Transportstyrelsen spelade en betydande roll i att definiera omfattningen för den första fasen och fastställa specifika säkerhetskrav.

Ett av de mest framträdande framstegen var att UNECE antog en ändring, som möjliggör införandet av elektromekaniska bromsar. Förändringen innebär att framtida bromssystem kan övergå från hydraulik till elektriska lösningar. På Transportstyrelsens initiativ har Sverige drivit frågan om behovet av ett övervakningssystem för energinivåer för att säkerställa bromsfunktionen även vid låga energinivåer. Initiativet förväntas få genomslag i flera kommande regleringar inom elektrifiering.

I arbetsgruppen för utsläpp och energieffektivitet presenterade Transportstyrelsen ett förslag för att möjliggöra användandet av robotförare vid räckviddstest av elbilar. Ändringen väntas bidra till förbättrad robusthet vid testningen, eftersom testning av eldrivna fordon med lång räckvidd tar väldigt lång tid. En mänsklig förare kan tappa fokus och göra ett misstag med risk för omprov. Förslaget har tagits emot positivt av arbetsgruppen och förväntas bli infört i kommande ändring av reglementet under 2025.

Lastbilar konstruerade för höga lastvikter omfattas inte av nya krav

UNECE har beslutat om nya regler om direktsikt för tunga fordon (lastbilar och bussar). De syftar till förbättrad trafiksäkerhet. Direktsikt är när en förare med egna ögon ser från förarplatsen utan hjälp av speglar eller kameror. Fordon som anpassas för att klara tunga laster har svårigheter att uppfylla dessa nya krav. Under förhandlingarna har Transportstyrelsen drivit igenom förslaget att dessa tunga fordon inte ska omfattas av de nya kraven, eftersom de i huvudsak framförs på större vägar och är en viktig del i klimatarbetet genom att de bidrar till minskade utsläpp.

Försvåra manipulering av vägmätare

Transportstyrelsen har deltagit i arbetet med att uppdatera krav på vägmätaren inom UNECE. Arbetet har syftat till att försvåra möjligheter till manipulering av vägmätarställning, vilket minskar risken att bli lurad vid

köp av begagnad bil. Under förhandlingarna har Transportstyrelsen drivit att kraven på noggrannhet ska hållas på en rimlig nivå med tanke på variationer som finns i verkligheten (till exempel variation av däcktryck, byte mellan sommar- och vinterdäck). Till slut kunde en överenskommelse om förslag nås och beslut väntas under 2025.

3.3 Tillståndsprövning

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

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

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

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att årets resultat inom tillståndsprövning som helhet var tillfredsställande. Överlag var resultaten goda, men det finns områden där resultatet inte var tillfredsställande.

För många av Transportstyrelsens ärendetyper var handläggningstiderna rimliga, och där automatiseringsgraden ökade har handläggningstiderna minskat. Inom andra områden höjdes kvaliteten i handläggningen utan att handläggningstiderna blev långa.

Det var emellertid flera ärendetyper som hade alltför långa handläggningstider. Körkortsingripanden där körkortet inte omhändertas är ett exempel. Inom luftfart och sjöfart ledde vakanser av specialistkompetens och vakanser till följd av anställningsstopp till att handläggningstider har blivit långa. Det påverkar kunder negativt och en osund konkurrenssituation kan uppstå. Även tillgängligheten i samhället riskerar att påverkas negativt.

I arbetet med att systematiskt analysera tillståndsprövningen på en myndighetsövergripande nivå innefattas 47 verksamhetsområden. Under 2024 har ännu inte körkortsverksamhetens områden lagts till. Tre områden inom luftfart och ett inom sjöfart har betydande avvikelser som gör att de inte bedöms ha bidragit till de transportpolitiska målen på ett tillfredsställande sätt. De bedöms inte heller ha förutsättningar att leva upp till krav i lagar, förordningar och andra regelverk. Att dessa områden inte

fungerar tillfredsställande bedöms framför allt bero på att viss specialistkompetens inte kunnat ersättas. I övrigt bedöms tillståndsprövning under 2024 ha fungerat med endast mindre avvikelser.

Nedan redovisas resultat som ligger till grund för bedömningen. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- För de flesta ärendetyper inom körkort minskade handläggningstiderna och automatiseringsgraden ökade.
- Interna mål för handläggningstider uppnåddes för flera områden inom luftfart och sjöfart, till exempel inom certifikat och personliga behörigheter.
- Automatiserad hantering av registerkontroller inom luftfartsskydd togs i drift och handläggningstiden minskade betydligt.
- Inom yrkestrafik var handläggningstiderna korta samtidigt som ansökningarna granskades grundligare, vilket leder till ökad trafiksäkerhet och rättvisare konkurrens inom yrkestrafiken.
- Den systemutveckling som skedde har ökat möjligheten för externa intressenter att använda körkortsinformation, till exempel att medge direktåtkomst till polisen av körkortsfoton. Ett annat exempel var att möjliggöra utbyte av körkortsinformation genom EU-gemensam plattform.
- Ett nytt handläggningssystem som avser lokförare effektiviserade handläggningen.
- En ny försöksverksamhet startade på kort tid upp för godstransporter med tung lastbil på körkortsbehörighet B som drivs med alternativa bränslen.
- Transportstyrelsen har ett gott anseende inom typgodkännande av fordon och antalet nya kunder ökade därför kraftigt.

Tillfredsställande resultat:

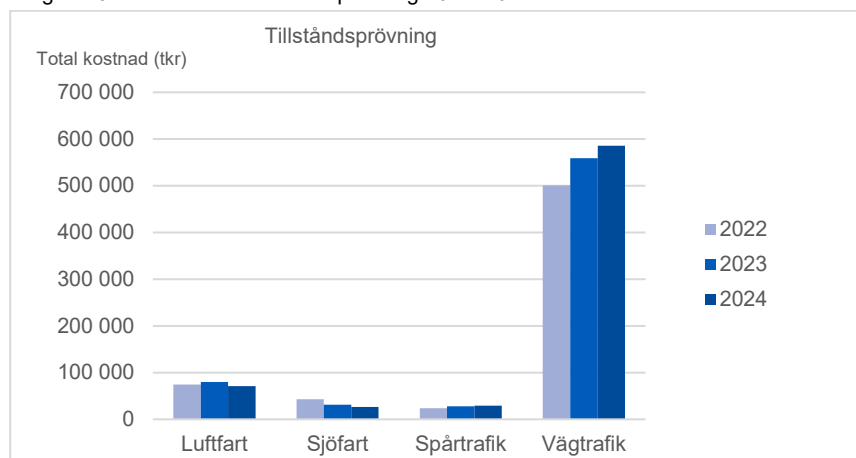
- Informationen på externwebben förbättrades för att underlätta för kunderna och minska antalet frågor till handläggarna, som i stället kunde fokusera på handläggning.

Inte tillfredsställande resultat:

- Ärendebalanserna var fortfarande mycket stora för vissa ärenden inom körkortsingripanden. Många fick vänta alltför länge på sina beslut och för dessa uppfylldes inte kravet på skyndsamhet.
- Det var längre handläggningstider inom delar av luftfartsområdet, till exempel för verksamheterna för drönare, helikopter och flygteknikerskolor. I vissa fall handlades enbart de mest akuta ansökningarna.
- De inkommande ärendena inom hamnskydd för hamnar och hamnanläggningar var fler än vad tillgänglig personal hann med att hantera. I vissa fall löpte tillstånden ut innan Transportstyrelsen hann förnya dem, vilket föranledde extraordinära åtgärder för att hamnverksamhet fortsatt skulle kunna bedrivas.
- Den systemutveckling som krävs för att uppfylla önskad digitalisering levererades inte i förväntad takt, främst beroende på att andra stora utvecklingsprojekt prioriterades.

3.3.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 3. Kostnader för tillståndsprovning 2022–2024



Kostnaderna för tillståndsprovning uppgick 2024 till 713 miljoner kronor, vilket är drygt 2 procent mer än föregående år. Tillståndsprovningen utgjorde 22 procent av den totala verksamhetskostnaden. 82 procent av kostnaden för tillståndsprovning fanns inom vägtrafik. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.3.2 Luftfart

Tabell 7. Kostnader för tillståndsprovning inom luftfart 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
74 595	79 710	71 256

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

Kostnaderna för tillståndsprovning inom luftfarten har minskat jämfört med tidigare år. Det beror på mindre it-utveckling och att det var färre personalresurser inom tillståndsprovning. Inom it-utvecklingen avbröts ett projekt för digitalisering av handläggning av teoriprov. Den allmänna kostnadsökningen på grund av inflation har medfört att övriga kostnader förutom it-utveckling ligger kvar på samma nivå som tidigare år, även om Transportstyrelsen har lagt ner färre timmar på tillståndsprovning inom luftfart.

Tabell 8. Ärendeslag med stort antal ärenden inom luftfart 2021–2023

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Personliga certifikat	9 904	10 769	10 080	15 245	14 022	13 939	1 539	1 302	1 383
Varav: Kvinnor	820	882	958						
Män	8 417	9 255	8 503						
Registerkontroll²	10 963	12 051	17 618	9 543	12 129	11 350	870	1 006	644
Varav: Kvinnor	4 184	4 535	6 066						
Män	6 758	7 499	11 550						
Drönarkort	12 916	8 034	7 062	6 365	6 540	6 016	493	814	852
Varav: Kvinnor	1 322	949	852						
Män	11 591	7 085	6 209						
Registrering av drönaroperatör	9 305	5 506	7 631	6 886	7 754	8 099	740	1 408	1 061
Varav: Kvinnor	598	335	508						
Män	8 222	4 770	6 731						

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

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

Personliga certifikat – en minskning mot föregående år

För 2024 var det en minskning i mängden ärenden jämfört med 2023.

Minskningen var drygt 6 procent, men om man bortser från den punktinsats om 505 ärenden som gjordes under 2023 var minskningen i stället knappt 2

procent. När det gäller fördelningen står kvinnor för 9,5 procent av det totala antalet ärenden, medan män står för 84 procent. Resterande 6,5 procent kan inte kopplas till kön i ärendehanteringssystemet.

Trafikflygare är den kategori certifikatinnehavare som genererar störst antal ärenden per person. De flesta som innehar certifikat för trafikflyg är män. Många av dem har flera olika typbehörigheter inom samma kategori luftfartyg på sina certifikat. De kan också ha ytterligare behörigheter, som instruktör och kontrollant. Mängden behörigheter bidrar till en ökad mängd ärenden, eftersom giltigheten för behörigheterna behöver underhållas.

Uppdateringar av registerkontroller och nytt it-system

Projektet ”Lyftet” initierades till följd av ändringar i säkerhetsskyddslagen med hänsyn till säkerhetsprövningar inom luftfartsskydd. Tidigare var kravet endast registerkontroll men det har kompletterats med en fullständig säkerhetsprövning i säkerhetsklass 3. Vid övergången fick verksamhetsutövare inom luftfartsskydd fram till utgången av 2024 på sig att genomföra nya registerkontroller för all sin personal som fortsatt ska vara placerad i säkerhetsklass 3. Cirka 24 000 registerkontroller som tidigare varit godkända har avanmälts av Säkerhetspolisen. Totalt rör det sig om cirka 14 000 som fortsatt ska ha en aktiv registerkontroll och som kontrollerades i enlighet med gällande regler. En förutsättning för att klara av projekt var driftsättningen av systemstödet REKON. Det medförde att väldigt många av registerkontrollerna i ”Lyftet” kunde hanteras digitalt. Utöver registerkontroller inom projekt har även registerkontroller för ny personal löpande hanterats (cirka 10 000 ärenden årligen).

Den tidigare hanteringen av registerkontroller var analog via pappersblanketter och post, där Transportstyrelsens handläggare registrerade och hanterade ärenden efter att Säkerhetspolisen har slagit i olika register. Med REKON-systemet sker hela postgången digitalt. Hanteringen sker automatiserat, verksamhetsutövaren leds genom systemet och ingen kompletteringshandläggning behövs. Viss manuell handläggning krävs för till exempel utländska medborgare. REKON innebär en mycket begränsad handläggningstid hos Transportstyrelsen för merparten av registerkontrollerna. Tiden för ärenden som hanteras genom REKON består nästan uteslutande av Säkerhetspolisens interna handläggningstid.

Fortsatt minskning av antalet registrerade drönarkort

Minskningen av antalet personer som ansöker om drönarkort fortsatte. När det gäller fördelning av antal ärenden efter kön, stod kvinnor för 12 procent av det totala antalet, medan män stod för 88 procent. Majoriteten av kostnaderna för drönarkort och drönaroperatörer består av fasta it-kostnader som inte förändras av antalet handlagda ärenden. Det medför att styckkostnaden varierar i hög grad med antal ärenden.

3.3.3 Sjöfart

Tabell 9. Kostnader för tillståndsprovning inom sjöfart 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
42 650	31 341	26 430

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

Kostnaderna minskade jämfört med föregående år både för lotsdispenser och förarbevis för vattenskoter. Dessutom minskade även avskrivningskostnaderna för it-utveckling. Övriga kostnader inom tillståndsprovning för sjöfart var i nivå med tidigare år. Det beror på att kostnaderna ökade på grund av inflation trots att färre timmar lades på tillståndsprovning.

Bemanning av svenska fartyg i händelse av kris

Försvarmakten har lyft frågan till Transportstyrelsen om i vilken mån det svenska sjömanskollektivet skulle kunna bemanna svenska fartyg i ett läge av höjd beredskap och ytterst krig. Transportstyrelsen har därför analyserat förmågan att bemanna svenskregistrerade fartyg och sammanställt resultatet i rapporten ”Sjömännen och totalförsvaret”. Detta arbete kommer att utgöra viktig input till den nybildade Fartygsuttagningkommittén där Försvarmakten, Transportstyrelsen och föreningen Svensk Sjöfart deltar.

Behörigheter, certifikat och förarbevis inom sjöfart

Tabell 10. Ärendeslag med stort antal ärenden inom sjöfart 2022–2024

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Behörigheter och certifikat	11 023	10 255	11 653	14 016	9 580	8 223	1 272	934	706
Varav: Kvinnor	1 899	1 927	1 770						
Män	9 124	8 328	9 883						
Förarbevis vattenskoter¹	102 323	42 628	7 288	14 501	10 748	7 590	142	252	1 041
Varav: Kvinnor	20 687	9 518	1 698						
Män	81 636	33 110	5 590						

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

Antalet utfärdade förarbevis för vattenskoter har minskat i jämförelse med tidigare år. Det beror på att man tidigare haft möjlighet att få ett förarbevis mot bakgrund av vissa tidigare genomgångna nautiska utbildningar. Dessa övergångsregler upphörde under år 2023. Det innebär att man under 2024 enbart kunde få sitt förarbevis mot bakgrund av en genomgången

vattenskoterförarutbildning. Volymminskningen inom förarbevis för vattenskoter medförde att kostnaden per beslut ökade. Merparten av kostnaderna är fasta it-kostnader som inte förändras när antalet ärenden minskar. Kostnaden per beslut för behörigheter och certifikat blev lägre till följd av minskade it-kostnader. Minskningen beror på att avskrivningskostnader har blivit lägre.

Minskat behov av kompletteringar för personliga tillstånd inom sjöfarten

Tabell 11. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter och certifikat där mätningar utförs 2022–2024

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Personliga tillstånd – behörigheter	4,3	3,3	2,8	17,8	16,6	13,4	4,1	3,3	1,7	2 610	2 968	3 528
Personliga tillstånd – certifikat	2,3	2,2	2,2	4,4	4,7	4,5	0,5	0,2	0,5	6 111	5 200	5 857

Handläggningstiderna har minskat något jämfört med tidigare år när det gäller behörigheter, vilket tros vara ett resultat av att fler ärenden handläggs automatiskt. Även behovet av komplettering och andelen beslut om avslag har totalt sett minskat. Det förmodas vara ett resultat av att informationen om ansökan på blanketter och på Transportstyrelsens webbplats blivit tydligare. Det gör att de som ansöker i större utsträckning skickar in kompletta ansökningar.

3.3.4 Spårtrafik

Tabell 12. Kostnader för tillståndsprövning inom spårtrafik 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
24 102	27 677	29 285

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

Den totala kostnaden för verksamheten var högre än 2023. Personalkostnaderna ökade 2024 till följd av den personalökning som skedde under 2023. För tillstånd som rör järnvägsföretag har det varit flera

förnyelser av tillstånd som bidragit till fler ärenden. Dessutom har det genomförts verksamhetsutveckling inom godkännande av komponenter och tekniska delsystem inom järnvägssystemet.

Systemutveckling har bidragit till effektivare handläggning

Ett nytt handläggningssystem för lokförare implementerades hösten 2023 och därigenom har handläggningen effektiviserats. Under 2024 hanterades fler ärenden, inkluderat nya ärendetyper, med samma personalstyrka. Det syns ännu inte kostnadsmissigt, eftersom verksamheten kommer att ha utvecklingskostnader för systemet under några år.

3.3.5 Vägtrafik

Tabell 13. Kostnader för tillståndsprövning inom vägtrafiken 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
500 483	559 255	585 651

Det som främst bidrog till de ökade kostnaderna var de stora avgiftshöjningarna för porto. Höjningarna medförde att kostnaden för att distribuera ett körkort blev dyrare, eftersom det skickas med rek och personlig utlämning. Kostnaderna för it-driften av körkortsverksamhetens ärendehantering och körkortstillverkning ökade också.

Inflödet av ärenden inom typgodkännandeverksamheten ökade, vilket bidrog till ökade kostnader. Inom yrkestrafik var kostnaderna lägre än 2023, eftersom upplärning av personal ingick under föregående år.

Ärenden för körkort och förarbevis inom vägtrafik

Tabell 14. Ärendeslag (tillståndsärenden) med stort antal ärenden inom vägtrafik 2022–2024

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Tillståndsärenden									
Körkortstillstånd²	290 935	302 955	307 518	88 479	91 132	98 568	304	301	321
Varav: <i>Kvinnor</i>	118 876	122 237	125 763						
<i>Män</i>	172 059	180 718	181 755						
Godkännande handledare	267 755	280 525	293 706	22 922	22 573	23 612	86	80	80
Varav: <i>Kvinnor</i>	93 918	99 219	104 466						
<i>Män</i>	173 836	181 306	189 240						
Förlängning av högre behörighet	105 747	81 567	73 606	27 714	19 185	22 505	262	235	306
Varav: <i>Kvinnor</i>	8 392	7 474	7 197						
<i>Män</i>	97 355	74 093	66 409						
Utbyte/förnyelse av utländskt körkort	14 089	14 560	14 831	8 641	9 778	11 036	613	672	744
Varav: <i>Kvinnor</i>	5 606	5 875	6 270						
<i>Män</i>	8 482	8 685	8 561						

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

² I tidigare årsredovisningar har körkortstillstånd efter återkallelse redovisats separat men inkluderas här i körkortstillstånd.

För utbyten av utländska körkort ökade styckkostnaden beroende på det merarbete som den så kallade körkortsturismen skapade. Även styckkostnaden för förlängningar av högre körkortsbehörigheter ökade. Det berodde på att det var färre som hade förfallodag för sina behörigheter under 2024. Eftersom kostnaderna till stor del är fasta, leder minskade volymer till en högre styckkostnad.

Tabell 15. Ärendeslag (övriga, ej tillståndsärenden) med stort antal ärenden inom vägtrafik 2022–2024

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Övriga ärenden									
Ingripanden körkort	79 592	77 571	87 334	103 791	111 558	116 639	1 304	1 438	1 336
Varav: <i>Kvinnor</i>	14 554	14 266	16 336						
<i>Män</i>	63 916	63 092	70 485						
Medicinska bevakningsvillkor	22 644	41 275	42 515	28 483	41 229	42 288	1 258	999	995
Varav: <i>Kvinnor</i>	4 933	9 749	10 387						
<i>Män</i>	17 709	31 526	32 128						
Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis²	992 163	1 055 761	1 073 896	134 096	165 265	172 406	135	157	161

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

² Uppgift om kön saknas.

Styckkostnaderna för ingripandeärenden blev lägre, vilket till en viss del förklaras av att produktiviteten förbättrades. Avgifterna för porto ökade avsevärt under 2024 och kostnaden för distribution av tillverkade körkort blev 20 procent högre än 2023, trots liknade utskicksvolymer. Andra kostnadsreduceringar medförde att styckkostnaden för utfärdande och förnyelser av körkort och förarbevis ändå inte ökade nämnvärt.

Handläggningstider och ärendebalanser

Tabell 16. Handläggningstider körkortsärenden 2022–2024

Handläggningstid	Antal dagar			Diff 23-24	
	2022	2023	2024	antal dagar	%
Körkortstillstånd, grupp I-3	39	39	34	-5	-12,3 %
Körkortstillstånd efter återkallelse	144	139	128	-11	-7,9 %
Handledarskap	46	42	38	-4	-8,8 %
Förlängning högre behörigheter	271	259	262	3	1,2 %
Utbyte utländskt körkort	114	127	124	-2	-1,7 %
Ingripande, omhändertaget	125	129	112	-17	-13,5 %
Ingripande, ej omhändertaget	192	202	193	-9	-4,3 %
Medicinska bevakningsvillkor	296	406	331	-76	-18,6 %

Handläggningen för körkortsingripanden där körkortet inte omhändertas av polisen har under en längre tid kännetecknats av stora ärendebalanser och långa handläggningstider. En bidragande orsak till ärendebalanserna är att ärendeflödet totalt har ökat och att ärendeslag med krav på mycket hög skyndsamhet har prioriterats. Exempel på sådana ärenden är körkortsingripanden där körkortet omhändertas av polisen på plats och förlängning av högre körkortsbehörigheter för lastbil och buss. Polisens beslut om att omhänderta ett körkort på plats är inte överklagningsbart och därför ska dessa ärenden hanteras mer skyndsamt för att medborgare ska kunna få sitt ärende prövat. Förlängning av högre körkortsbehörigheter ska handläggas med prioritet på grund av att dessa körkort ofta är en förutsättning för de berörda att kunna utföra sitt yrke och därmed få inkomst. Beslut som överklagas måste också hanteras med prioritet, eftersom de är förknippade med snäva tidsramar.

Med stora ärendebalanser blir många ärenden alltför gamla och ibland får personer vänta upp till ett år på sitt beslut om återkallelse. Dessa ärenden har inneburit att kravet på skyndsamhet inte kunnat uppfyllas till fullo. Ingripandeärenden är svåra att automatisera och därför manuellt krävande. Det ansträngda ekonomiska läget i myndigheten innebar att det resurstillskott som skulle ha behövts för att få ner ärendebalanserna till önskade nivåer inte var möjliga att tillföra.

Tabell 17. Ingripandeärenden, körkort ej omhändertaget 2022–2024

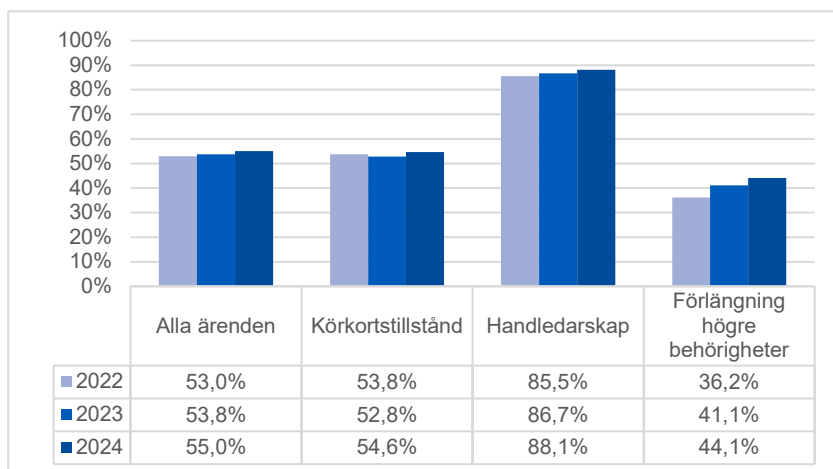
Antal	2022	2023	2024
Ärendeinflöde	41 766	42 522	43 881
Antal fattade beslut	31 444	31 447	35 309
Ärendebalans	23 886	22 869	29 869

För att balansläget inte ytterligare ska försämrats gjordes bland annat följande insatser:

- Arbete inriktades särskilt på de äldsta ärendena av typen ingripande ej omhändertaget, samtidigt som även andra mer prioriterade ärenden hanterades.
- Kompetenser breddades genom intern kompetensutveckling för att säkerställa att det finns tillräckligt många medarbetare som kan hantera flera typer av ärenden.
- Under 2023 anställdes många nya medarbetare, och under 2024 såg myndigheten resultatet av att ha medarbetare som är tillräckligt erfarna för att driva sina ärenden framåt och kunna hantera fler ärenden samtidigt. Bemanningkonsulter som bara handlade ingripandeärenden togs också in.

Genom dessa åtgärder har arbetsproduktiviteten förbättrats och handläggningstiderna har kunnat minska. De flesta ärendetyperna hade förbättrade handläggningstider. De minskade handläggningstiderna för körkortstillstånd och handledarskap kan till största delen förklaras av en ökad automatiseringsgrad. Förbättrad arbetsproduktivitet var den enskilt största förklaringen till de minskade handläggningstiderna för ingripandeärenden och medicinska bevakningsvillkor.

Diagram 4. Automatiseringsgrad körkortsärenden 2022–2024



Ärendetyperna med störst volym kännetecknas av att en stor andel handläggs helt automatiskt. Allt från registrering, analys och beslut utförs av en autohandläggare. Under 2024 handlades cirka 480 000 körkortsärenden med full automatik och automatiseringsgraden höjdes med cirka 1 procent.

Andelen ändringsdomar var oförändrade

Tabell 18. Överklagande beslut körkortsärenden 2022–2024

	2022	2023	2024
Överklagade beslut	5 689	5 641	5 951
Andel ändringsdomar	3,9 %	3,8 %	3,8 %

Medborgare kan överklaga besluten och få dem prövade i förvaltningsrätt. I vissa fall leder överklagandet till en ändringsdom, vilket innebär att ett beslut ändrats, helt eller delvis. Andelen ändringsdomar visar hur stor andel av våra beslut som ändrats av överinstans under året. Antalet överklagade beslut ökade något, vilket till viss del bedöms ha ett samband med att fler beslut tagits. Andelen ändringsdomar ökade emellertid inte.

Misstankar om körkortsturism

Transportstyrelsen fick in anmälningar om misstänkt körkortsturism från både privatpersoner och andra statliga myndigheter. Körkortsturism innebär att personer som är permanent bosatta i Sverige reser till andra EES-länder för att få ett körkort där, för att sedan ansöka om utbyte till ett svenskt körkort. Ibland kan dessa körkort ha sitt ursprung i ”tredjeland”, som Sverige inte byter ut körkort från. Det saknas i dag möjligheter att ifrågasätta ett giltigt körkort från ett annat EES-land.

Den analys som gjordes konstaterade att antalet ansökningar om utbyte av utländska körkort ökat under en längre tid. En markant ökning av ärenden syntes ha sitt i ursprung i Polen och Rumänien. Den exakta omfattningen av körkortsturismen är svår att verifiera, men en försiktig bedömning är att det de senaste fem åren var cirka 1 000 personer per år som myndigheten inte uppmärksammat i sin ärendehandläggning. Utöver dessa finns ett mörkertal för personer som valt att inte ansöka om körkortsutbyte och som kör med sina utländska körkort på svenska vägar.

Eftersom körkortsturismen är negativ för trafiksäkerheten behöver situationen förbättras på olika sätt, till exempel genom att lagstiftningen ändras. Transportstyrelsen kommer att ge förslag på regeländringar. Därutöver har myndigheten förbättrat sina handläggningsrutiner med syfte att ställa högre krav på den som ansöker om körkortsutbyte.

Tillståndsansökningar inom yrkestrafiken på en stabil hög nivå

Antalet inkomna ansökningar om taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimationer och yrkestrafiktillstånd låg under 2024 på en stabil hög nivå. Tack vare tidigare års ökade resurser blev det inte några växande ärendeköer, samtidigt

som ansökningarna också granskades mer grundligt. Korta handläggningstider och en mer grundläggande granskning har inte bara haft en positiv effekt på den långsiktigt hållbara transportförsörjningen i samhället utan också på säkerheten och konkurrensen inom yrkestrafiken.

Ny försöksverksamhet bidrar till den gröna omställningen

Transportsektorn står för en betydande del av Sveriges totala klimatutsläpp. En viktig del i klimatarbetet är att öka användningen av lastbilar som drivs med alternativa bränslen. Problemet med dessa lastbilar är att de ofta väger mer och därmed klassas som tung lastbil med krav på behörighet C.

Transportstyrelsen har startat en ny försöksverksamhet för godstransporter. Företag, myndigheter och andra organisationer kan ansöka om undantag för sina förare. Undantaget innebär att det blir möjligt att köra lastbilar med totalvikt mellan 3 500 kg och 4 250 kg på behörighet B. En förutsättning är att lastbilen drivs med alternativa bränslen och inte har släpvagn. Verksamheten syftar till att väga upp bristen på förare med behörighet C och påskynda den gröna omställningen av transportsektorn. Under 2024 kom totalt 153 ansökningar in och 143 beslut fattades, varav merparten var beviljade ansökningar.

Fortsatt ökning av nya kunder inom typgodkännande

Antalet ansökningar om typgodkännande fortsatte att öka under 2024 (med 67 procent jämfört med 2023) och landade på cirka 6 540 ansökningar. Ökningen berodde till stor del på att Transportstyrelsen har fått ett gott rykte och attraherar både befintliga och nya tillverkare. En kundundersökning visade att kunderna anser att myndigheten har en bra balans mellan service och myndighetsutövande samt är flexibla och hjälpsamma. Under 2024 hade över 500 tillverkare från 40 länder typgodkännanden hos Transportstyrelsen, bland dem stora bilmärken från Asien och Europa liksom små och medelstora svenska tillverkare. Verksamheten har haft stora utmaningar att hantera den ökande efterfrågan med befintlig kapacitet, vilket har lösts med övertid och inlåning av personal.

Färre ansökningar för försöksverksamheten med automatiserade fordon

I försöksverksamheten för automatiserade fordon utfärdades 9 tillstånd under 2024. Inflödet av ansökningar var något mindre än tidigare. Det beror troligtvis på att det är svårare för tillverkare att få finansiering och att fordonsbranschen mer skiftat fokus till att utveckla förarstödssystem som inte kräver tillstånd. Under året slutfördes det internationella samarbete som syftade till att harmonisera tillståndprocesserna i Europa. Det resulterade i en riktlinje som kommer att underlätta för branschen att rulla ut automatiserade fordon i framtiden. Som en följd av harmoniseringen har myndigheten börjat anpassa de interna arbetssätten till att vara transparentare och tillgängligare för andra tillståndsmyndigheter.

3.4 Tillsyn

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

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

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

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

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att årets resultat inom tillsyn inte var tillfredsställande. Inom många tillsynsområden var resultatet gott eller tillfredsställande, men bristerna bedöms vara så allvarliga att de väger över i helhetsbedömningen.

Inom flera områden genomfördes tillsynen enligt uppsatta mål eller kvoter, och inom vägtrafik och spårtrafik bedrevs tillsynsverksamheten till största delen tillfredsställande. Där det var möjligt ersattes tillsyn på plats med skrivbordstillsyn, för att öka effektiviteten och minska kostnaderna, och arbete pågår med att ta fram metoder för att kunna genomföra skrivbordstillsyn inom fler områden. Sammantaget prioriteras dock tillsynen lägre än tillståndsprövningen. Därför flyttas resurser ibland för att hålla tillståndshandläggningen på en tillfredsställande nivå, vilket drabbar tillsynsverksamheten.

För att hålla nere kostnaderna har myndigheten behövt minska rekrytering, övriga kostnader och resor, vilket tydligt påverkat tillsynen där besökande tillsyn måste genomföras. Inom sjöfart och luftfart, där det fanns vakanser på tjänster med specialistkompetens, var problemen att genomföra tillsyn störst. Konsekvensen blir att Transportstyrelsen inte fullt ut kan säkerställa regelförfaranden gentemot regelverk och utfärdade tillstånd. Eftersom syftet med regelverken är att säkerställa ett tryggt och säkert transportsystem, finns risken att olyckorna i förlängningen ökar. Det finns även risk för osund konkurrens när oseriösa aktörer som inte uppfyller regelkraven tar sig in på marknaden. Minskad resurssättning av tillsynen får också till följd att myndigheten inte lever upp till EU-reglerade krav på tillsynens mängd och utförande inom vissa områden, vilket kan leda till överträdelseförfarande från EU-kommissionen och i förlängningen ekonomiska konsekvenser för

myndigheten eller Sverige. Det finns redan ett pågående ärende som avser hamnskydd.

Inom tillsyn innefattar det myndighetsövergripande analysarbetet 92 verksamhetsområden. Analysen visar att tillsyn är den verksamhetskategori där myndighetens utmaningar är störst. Fem verksamhetsområden inom sjöfart, fem inom luftfart, två inom spårtrafik och fyra inom vägtrafik har betydande avvikelser som gör att de inte bedöms bidra till de transportpolitiska målen på ett tillfredsställande sätt eller inte bedöms ha förutsättningar att leva upp till krav i lagar, förordningar och andra regelverk. Totalt är det 15 av de 92 verksamhetsområdena som har avvikelser i någon eller några av dimensionerna som verksamheterna följs upp i. Att områden inom luftfart och sjöfart inte fungerar tillfredsställande bedöms framför allt bero på att viss specialistkompetens inte har kunnat ersättas. Inom spårtrafik och vägtrafik bedöms det bero på omfördelningar från tillsyn till tillståndshantering. I övrigt bedöms tillsynen under 2024 ha fungerat med endast mindre avvikelser. På övergripande nivå har situationen inom tillsyn utvecklats negativt sedan 2023. Utvecklingen skiljer sig mellan trafikslagen. Luftfart och sjöfart har haft en påtaglig negativ trend, samtidigt som spårtrafik haft en positiv. Inom vägtrafik har situationen förändrats i begränsad omfattning.

Nedan redovisas resultat som ligger till grund för bedömningen. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- Inom vissa områden genomfördes tillsynen enligt uppsatta mål eller kvoter. Det gäller bland annat tillsyn av utbildningsorganisationer för drönare och inom vägtrafik, utbildningssamordnare för vattenskoter och ekonomisk tillsyn inom luftfart.
- Nya metoder för tillsyn prövades, till exempel tematillsyn (riktad tillsyn) inom sjöfart och nya metoder för att kunna genomföra skrivbordstillsyner där sådana inte gjorts tidigare.

Tillfredställande resultat:

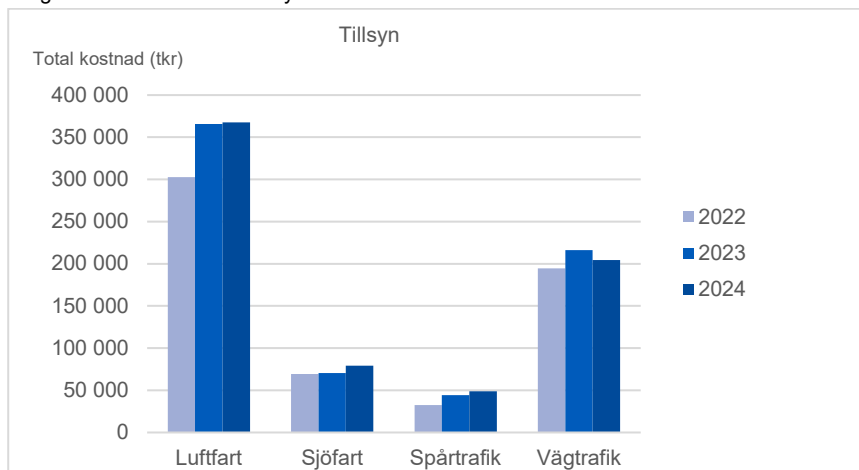
- Inom yrkestrafik har tillsynen stärkts och fortsatt kunnat breddas och på så sätt öka regelefterlevnaden, vilket har gett stor nytta för samhället. Men förbättringsbehov kvarstår.
- Den övergripande analysen inom och prioriteringen mellan tillsynsområdena fortsatte att utvecklas. Åtgärder, till exempel att ta fram riskmodeller för tillsyn, implementerades i vissa delar.

Inte tillfredställande resultat:

- Ingen tillsyn genomfördes av flygteknikerskolor eller av operatörer för drönare. Inte heller genomfördes marknadskontroll av drönare.
- Tillsynen av luftfartsskydd för flygplatser och av utbildningsorganisationer inom sjöfart motsvarade inte de krav som finns i EU-regelverket. Kvoterna enligt EU-direktiv nåddes inte när det gäller hamnstatskontroller och tillsyn enligt mottagningsdirektivet.
- Transportstyrelsen utförde under 2024 inga tester enligt de nya reglerna för tester av koldioxidutsläpp för lätta fordon i drift (ISV12). Dessutom utfördes inte hållbarhetsprovning av fordons avgasrening i den omfattning som krävs enligt EU-regelverket.
- Arbetet med att införa nya EU-direktiv för NIS 2 (cybersäkerhet) och CER (kritiska verksamhetsutövare) har inte genomförts i önskad omfattning. Myndigheten har prioriterat att försöka uppnå kraven i nuvarande regelverk för NIS och cybersäkerhet.
- Transportstyrelsen har inte bidragit med ro-pax-inspektioner på tredjelandsfartyg och andra länder har uttryckt missnöje med det. (Ro-pax är vad som allmänt kallas för bilfärjor och kan transportera fordon och passagerare.) Det kan påverka det internationella samarbetet negativt.
- För tillsyn av nationella fartyg genomfördes enbart händelsestyrd tillsyn. Den riskbaserade tillsynen prioriterades bort.
- Tillsynen försvårades i flera fall när den genomfördes digitalt, trots att tillsyn på plats skulle ha varit lämpligare.
- Transportstyrelsen fick skjuta upp den marknadsundersökning av priser på taxiresor som skulle genomförts. De signaler som inkom under 2024 om problem med ökade priser i Stockholm har därför inte kunnat verifieras.

3.4.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 5. Kostnader för tillsyn 2022–2024



Kostnaderna för tillsyn uppgick 2024 till 700 miljoner kronor, vilket är 0,5 procent mer än föregående år. Tillsyn utgjorde 22 procent av den totala verksamhetskostnaden. Drygt hälften av kostnaden för tillsyn fanns inom luftfart. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.4.2 Luftfart

Tabell 19. Kostnader för tillsyn inom luftfart 2022–2024

Kostnad (tusen kronor)			
	2022	2023	2024
Total kostnad	302 592	365 656	367 531
Kostnader exkl. undervägsverksamheten (en route)	141 861	183 528	199 954

¹ Undervägsverksamheten (en route) utgör 46 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2024 och huvuddelen är medlemsavgift till Eurocontrol, 138 414 tkr.

Tillsynen riktar sig främst mot flygoperatörer, infrastrukturförvaltare och flygverkstäder.

Kostnaderna fortsatte att stiga under 2024 jämfört med tidigare år, vilket beror på ökade räntekostnader för GAS (gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, en avgift som flygbolag tar ut för avresande passagerare från svenska flygplatser). Den tid som lades på tillsyn ökade totalt sett, vilket tillsammans med inflation också bidrog till ökade kostnader. Vissa områden har ökat tillsynen med anledning av utökad uppdrag. Samtidigt har det saknats tillräckligt med personal för tillsyn inom flera andra områden.

Kostnaderna för Eurocontrol var lägre än tidigare år på grund av att medlemsavgiften var lägre. Det beror på att Transportstyrelsen fick tillbaka outnyttjade medel från Eurocontrol via medlemsavgiften. Utöver

medlemsavgiften avsåg kostnaderna främst tillsyn inom flygtrafiktjänst och luftrum.

3.4.3 Sjöfart

Tabell 20. Kostnader för tillsyn inom sjöfart 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
69 187	70 568	79 130

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

Kostnaderna för tillsyn inom sjöfart ökade jämfört med tidigare år och det beror bland annat på en ökad aktivitet inom inflaggning och sjöfartsskydd. Den tid som lades på tillsyn ökade totalt sett, vilket tillsammans med inflation också bidrog till ökade kostnader. Vissa områden har ökat tillsynen med anledning av utökat uppdrag, samtidigt som det har saknats tillräckligt med personal för tillsyn inom flera andra områden.

Tematillsyn – polarverksamhet

I polarområdet finns svenska rederier som bedriver kryssningstrafik, och 6 fartyg har återkommande tilldelats nyttjandeförbud. Därför har Transportstyrelsen genomfört en så kallad tematillsyn (riktad tillsyn) för att bedöma rederiernas säkerhetskultur. Samtidigt utfördes en intensifierad flaggstatstillsyn av samma fartyg.

En reflektion är att kombinationen med tematillsyn och flaggstatsinspektioner har gett en god helhetsbild och tycks ha haft positiv effekt på rederiernas säkerhetsarbete. Konceptet tematillsyn fungerar att genomföra även på mindre organisationer.

Resultatet av tillsynen visade att samtliga rederier har förbättringspotential och behöver arbeta mer med sin säkerhetskultur. Rederier har fått både skriftlig och muntlig återkoppling av resultatet, och uppföljning kommer ske genom ordinarie tillsyn. Rederierna har återkopplat att de uppskattade att få en helhetsbild över sitt säkerhetsarbete och sin säkerhetskultur, men efterlyser bättre dialog med Transportstyrelsen.

3.4.4 Spårtrafik

Tabell 21. Kostnader för tillsyn inom spårtrafik 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
32 412	44 212	48 984

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

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

Med anledning av det ekonomiska läget har tillsynen som inte är verksamhetskritisk till största delen skett digitalt. Det har varit svårt att genomföra verifieringar digitalt och de fysiska möten, som båda parter uppskattar, har inte kunnat genomföras. De digitala plattformarna har även varit en utmaning, vilket försvårat tillsynen.

De ökade kostnaderna jämfört med 2023 beror främst på ökad tillsyn av Trafikverkets tågplanprocess.

Tillsyn av den årliga tågplanprocessen

I tillsynen av tågplan 2023 var fokus på Trafikverkets regelefterlevnad i tilldelningsprocessen utifrån implementering av det nya it-systemet för planering av kapacitet. Tillsynen uppmärksammade 6 olika brister i framtagandet av tågplanen. Under 2024 arbetade Transportstyrelsen med att följa upp dessa brister och granska Trafikverkets hantering av tågplan 2024. Utifrån de svar som Trafikverket har gett var det oklart vilka brister som faktiskt åtgärdats. Transportstyrelsen har därför i början av år 2025 beslutat om ett föreläggande med vite. Trafikverket ska lämna svar senast den 29 mars 2025. Annars gäller ett vite på 5 miljoner kronor per delområde. Utöver det pågående uppföljningsarbetet granskade Transportstyrelsen Trafikverkets hantering av anpassning av tåglägen mot banarbeten i den innevarande tågplanen.

Utöver tillsynen av tågplanprocessen påbörjades under 2024 en tillsyn över Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB). I JNB presenteras de villkor och förutsättningar som gäller för att få tillträde till Trafikverkets järnvägsinfrastruktur. Fokus i tillsynen är det som regleras i järnvägsmarknadsregelverket och, till en början, delar av kapacitetstilldelningsprocessen. Den pågående tillsynen tittar på JNB 2026.

3.4.5 Vägtrafik

Tabell 22. Kostnader för tillsyn inom vägtrafik 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
194 687	216 058	204 334

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

Kostnaderna var lägre än 2023. Till följd av det ekonomiska läget på myndigheten genomfördes inte några hållbarhetsprovningar av fordonens avgasrening, vilket innebar att EU-kraven inte uppfylls. För år 2023 uppgick kostnaderna för provningarna till 17 miljoner kronor, vilket inte heller var tillräckligt för att uppfylla kraven.

Det genomfördes ökad tillsyn av utbildningsorganisationer och av bensinstationers system för återföring av bensinångor.

Förstärkning av tillsyn inom yrkestrafiken har gett resultat

Tabell 23. Ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafik 2022–2024

Ärendeslag	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Yrkestrafikföretag	26 622	27 008	24 639	69 728	78 029	75 184	2 619	2 889	3 051

Transportstyrelsen genomför tillsyner av yrkestrafikföretag som bedriver yrkesmässig trafik. Antalet ärenden var mindre 2024, eftersom den tidigare resursförstärkningen innebar att flera äldre ärenden kunde hanteras under 2022–2023. Varje tillsynsärende tar olika lång tid och därför följer inte kostnaderna utvecklingen av antalet ärenden helt och hållet. Kostnaderna påverkas främst av lägre systemkostnader. Dessutom prioriterades marknadsundersökning inom taxi för att följa prisutvecklingen bort utifrån det ekonomiska läget på myndigheten.

Den tidigare resursförstärkningen till tillsyn av yrkestrafik har bidragit till en fördjupning och förstärkning av den befintliga tillsynen. Att tillsynen breddades och omfattade fler än de grävsta överträdelsena – inrapporterade från andra myndigheter – medförde en ökning av antalet utfärdade varningar. Varningar är en förebyggande åtgärd med syfte att bland annat påverka förarnas regelefterlevnad och öka trafiksäkerheten. Tillsyn med förbättrad kvalitet medförde inte bara stor nytta för samhället, utan det var också något som efterfrågades av politik och bransch.

Inom kör- och vilotider uppnådde Transportstyrelsen det årliga EU-kravet på 244 200 kontrollarbetsdagar. Antalet kontroller var dessutom fler än föregående år, vilket innebar att en större andel av det totala tillsynskollektivet granskades. Den relativt stora andelen systematiskt fusk som upptäcktes – cirka 36 procent av kontrollerade ärenden – visade också att urvalet träffade rätt.

Transportstyrelsen är en av flera myndigheter med tillsynsuppdrag inom yrkestrafik och utfallen från polisens vägkontroller har stor påverkan på urvalet för tillsynen inom yrkestrafik. Därför prioriterades samarbetet med andra myndigheter även under 2024. Fokus i samarbetet med

Polismyndigheten har varit att beskriva nyttan och effekterna av vårt gemensamma arbete. Det har medfört att den tidigare negativa trenden har vänt och antal ärenden har ökat. Både antal och kvalitet på de ärenden som kom in från polisens vägkontroller var viktiga för arbetet med att öka trafiksäkerheten. Även om det medförde högre arbetsbelastning hade det också en positiv påverkan på Transportstyrelsens möjlighet att arbeta för en förbättring av förarnas sociala villkor, konkurrensen och trafiksäkerheten. Tack vare ökade resurser sedan tidigare år kunde Transportstyrelsen, trots högre arbetsbelastning, minska ledtiderna för hanteringen av överträdelser. Därmed kunde företagen vidta åtgärder snabbare.

Svårt uppnå syftet med redovisningscentraler

En redovisningscentral är en central som kan ta emot taxameterinformation med en certifierad teknisk utrustning. Utebliven och bristande överföring till redovisningscentraler var fortfarande omfattande under 2024, eftersom Transportstyrelsen inte hade möjlighet att prioritera den systemutveckling som krävs. Syftet med redovisningscentralerna uppnåddes därmed inte, eftersom Skatteverket inte kunde använda uppgifterna för sin revision. Även om tillsynen kunde utövas mot dem som saknar avtal med en redovisningscentral, saknades it-stöd för att se vilka företag som hade flest bristande överföringar i förhållande till antalet fordon anmälda i taxitrafik. Därför kunde tillsynen av den bristande överföringen endast utövas i samband med annan tillsyn, såsom vid underrättelse om brott eller uppkomna skulder. Det medförde att brister upptäcktes först när de var så pass allvarliga att återkallelse var aktuell i stället för att genom förebyggande arbete hjälpa dem som ville göra rätt.

Digitala revisioner inom yrkestrafiken

Transportstyrelsen är ansvarig för att utföra revisioner av de organisationer som myndigheten förser med kryptografiska nycklar (koder) och certifikat för färdskrivaren och dess komponenter. Revisioner ska, enligt regelverket, genomföras med intervall på högst två år.

Under 2024 genomfördes på Transportstyrelsens initiativ en revision av funktionerna för certifikathantering, tillverkning och utfärdande på Transportstyrelsen i Örebro samt av tillverkarna Stoneridge och Lesikar. På grund av det ekonomiska läget i myndigheten utfördes revisionerna digitalt, med undantag för nyckelhanteringen på Transportstyrelsen där fotoförbud råder. Tillverkaren Lesikar har på grund av pandemin inte besökts sedan 2019 och inför revisionen 2024 bedömdes det finnas behov av revision på plats i Tjeckien, vilket alltså inte kunde genomföras. Flera svårigheter uppkom när revisionerna genomfördes digitalt, vilket medförde risk för att revisorerna missat någon avvikelser.

Åtgärder mot oegentligheter inom besiktningsbranschen

Uppföljande stationstillsyner på temat oegentligheter har genomförts hos samtliga besiktningsföretag inom besiktningsbranschen. Syftet var att få en bättre bild och större kännedom om hur företagen kontinuerligt arbetar med att förebygga oegentligheter på besiktningsstationerna och hur de sprider kunskapen till sina besiktningstekniker. Samarbetet med polisen har utvecklats och tillsynerna bedöms ha en förebyggande effekt på oegentligheter i branschen. Ett antal ärenden, förundersökningar och domar har analyserats och det mynnade ut i att 22 fordon förelades om kontrollbesiktning, eftersom fordonen antogs vara bristfälliga.

Återföring av bensenångor vid tankning

För att begränsa utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) vid tankning av fordon ska bensinstationer vara utrustade med system för återföring av bensenångor. Dessa ämnen är cancerogena och bidrar till bildande av ozon. Tillsynen säkerställer att systemet för återföringen kontrolleras och godkänns minst en gång per år. Under 2024 initierade Transportstyrelsen 180 tillsyner, där cirka 17 procent avvek mot kraven och sedan hanterades inom processen för avvikelser.

Nya krav på emissionstester av fordon i drift

Provning för överensstämmelse i drift, In-Service Conformity (ISC), har pågått sedan 2020 och kontrollerar att de fordon som Transportstyrelsen har utfärdat typgodkännanden för uppfyller de angivna emissionskraven under fordonets normala livslängd och normala användningsförhållanden. Dessa prov utförs av upphandlad teknisk tjänst. Under 2024 genomförde Transportstyrelsen den planerade provningen. Endast 1 av de testade fordonen hade ett emissionsresultat över de gällande lagkravsgränserna. Konsekvensen var att testa ytterligare ett likvärdigt fordon, detta med godkänt resultat.

2024 trädde nya regler i kraft för tester av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för personbilar och lätta nyttofordon i drift, In-Service Verification (ISV). Målet är att kontrollera tillverkarnas registrerade värden i intygen om överensstämmelse som följer varje fordon. Transportstyrelsen, som är utsedd typgodkännandemyndighet, var skyldig att testa fordon redan under 2024, vilket inte var genomförbart eftersom ekonomiska medel saknades. Myndigheten har äskat medel för sådana tester (15 miljoner kronor/år) till 2025. Under 2024 arbetade myndigheten med upphandling av extern leverantör för provning för att vara redo i början av 2025, då både proven för 2024 och 2025 ska utföras.

Stor andel brister inom yrkesförarkompetensutbildning

Under 2024 hade Transportstyrelsen som målsättning att öka tillsynen över yrkesförarkompetensutbildningen i syfte att stävja fusk och bidra till säkrare transporter med minskad miljöpåverkan. Särskilda satsningar har gjorts

inom tillsynen över fortbildning för yrkesförarkompetens. Dokumentation begärdes in från utbildningsorganisationerna för det senast genomförda fortbildningstillfället i form av deltagarregister, anteckningar och intyg om komplett genomförd utbildning. Brister i olika omfattning konstaterades i dokumentationen för merparten av tillståndshavarna.

Totalt avslutades 45 tillsyner (36 under 2023), varav 15 uppvisade allvarliga brister. Det handlar främst om att tillståndshavare inte har kunnat verifiera att utbildning genomförts enligt regelverket och den inlämnade utbildningsplanen. Bristerna åtgärdades i samtliga fall och inget tillstånd återkallades. Målet var att utöka tillsynen med 25 procent under 2024 och det uppfylldes, trots att fler brister än förväntat konstaterades och föranledde vidare utredning. Det är viktigt att tillståndshavarna har rutiner för att löpande kontrollera och säkerställa att verksamheten bedrivs enligt regelverket. En informationsinsats har genomförts i syfte att få dem att ta ett större egenansvar.

Tillsynsmetodiken har utvecklats från att främst ha varit reaktiv och styrts av inkomna klagomål och slagningar i egna system till att bli proaktivare. Riskbaserade urval används i större omfattning i syfte att kunna rikta resurserna dit behovet är som störst. Utfallet från tillsynen visar att tillsyn utifrån riskbaserat urval frekvent påvisar brister, medan de ärenden som inkommer från kundtjänst och allmänhet sällan är i behov av vidare utredning.

3.5 Registerhållning

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

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

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

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att resultat inom registerhållning som helhet var tillfredsställande.

Stor andel automation och kvalitet i myndighetens flöden för registerhållning bidrog under 2024 till att vägtrafikregistret inom stora delar innehöll korrekta uppgifter. Att handläggningstider för manuella ärenden låg inom interna målsättningar bidrog även till detta. Kvaliteten är dock i vissa fall bristfällig på grund av eftersatt förvaltning. Myndigheten hade bland annat brister avseende fordonsteknisk data och ursprungskontroll som ledde till att registret inte var uppdaterat i rätt tid, något som fick medial uppmärksamhet. Vissa systematiska fel identifierades i registren, bland annat vad gäller tekniska data för en tillverkare och vissa biltyper. Tillgängligheten till informationen i registren är god och förbättrades ytterligare genom ökad digitalisering, bland annat via Mina sidor.

Myndigheten tog in skatter och avgifter till en i stort sett bibehållen kostnad, trots stora generella prisökningar. Det kvarstår emellertid utvecklingsbehov av systemlösningen för uppbördsverksamheten.

Sammantaget genomfördes registerhållning till största delen på ett gott eller tillfredsställande sätt. Men det ekonomiska läget bidrar till att det är svårt att möta teknikutvecklingen och kommande krav, vilket riskerar att leda till brister i registerhållning inom flera vägtrafikområden.

Arbetet för att på myndighetsövergripande nivå systematiskt analysera och prioritera arbetet utvidgades under 2024 till att även omfatta registerhållning inom verksamheterna sjö- och luftfart samt väg och järnväg. Däremot omfattas ännu inte fordons- och körkortsinformation. Analysen omfattade nio verksamhetsområden och inget av dessa visade på betydande avvikelser.

Nedan redovisas resultat som ligger till grund för bedömningen. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- Korrekta uppgifter fanns inom stora delar av vägtrafikregistret genom god kvalitet i myndighetens flöden för registerhållning och stor andel automation.
- Handläggningstiden för fordonsärenden låg inom satta mål och kvaliteten i handläggningen var god.
- Registerhållningen inom luftfart och sjöfart fungerade bra.
- Tillgängligheten till informationen i registren är god och ytterligare förbättring skedde under 2024.

Tillfredställande resultat:

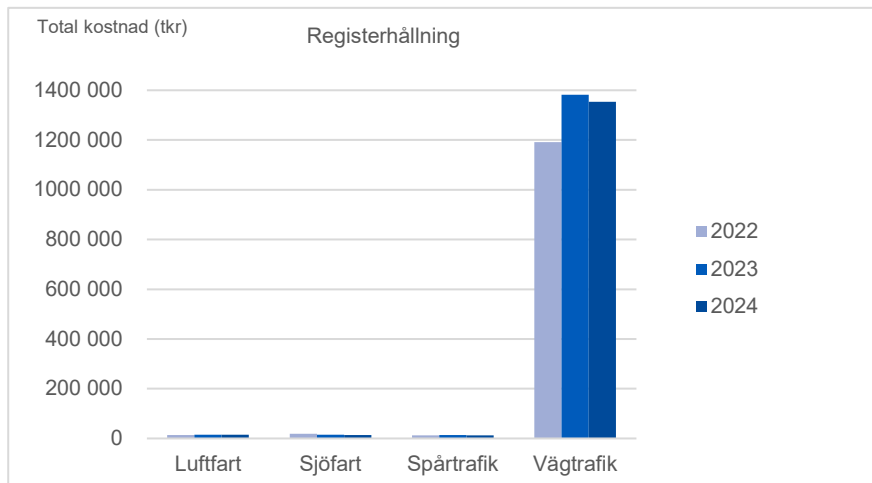
- Registerhållningen inom spårtrafik fungerade i huvudsak bra. Många frågor kommer från fordonsinnehavarna om det nya europeiska registret och det nya upplägget för ansökningsavgift krävde inledningsvis vissa justeringar.
- Myndigheten tog ut skatter och avgifter i stort sett till bibehållen kostnad.

Inte tillfredställande resultat:

- Fordonsteknisk data och ursprungskontroll hade långa handläggningstider, vilket ledde till att registret inte var uppdaterat i rätt tid.
- Vissa systematiska fel identifierades i registren, bland annat vad gäller tekniska data för en tillverkare och för vissa biltyper.
- Den nuvarande systemlösningen för skatter och avgifter inom vägtrafik är ålderstigen och lever inte upp till befintliga krav.

3.5.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 6. Kostnader för registerhållning 2022–2024



Kostnaden för registerhållning uppgick 2024 till 1 386 miljoner kronor, vilket är drygt 2 procent mindre än föregående år. Registerhållning utgjorde fortsatt ändå 44 procent av den totala verksamhetskostnaden. 98 procent av kostnaden för registerhållning finns inom vägtrafik. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.5.2 Luftfart

Tabell 24. Kostnader för registerhållning inom luftfart 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
13 863	15 293	15 128

Kostnaderna för registerhållning inom luftfart är på samma nivå som tidigare år.

Tabell 25. Registerförda luftfartyg 2022–2024

Antal registerförda luftfartyg		
2022	2023	2024
2 956	2 913	2 881

Det registrerades 71 luftfartyg under 2024 och 103 avregistrerades. Avregistreringarna har skett på grund av export eller annan anledning. Effekten av att antalet luftfartyg kontinuerligt minskar påverkar möjligheterna för den civila beredskapen, eftersom det finns färre svenskregistrerade luftfartyg att fatta beslut om uttag för.

Omfattningen av uttagsarbetet gällande luftfartyg påverkas även fortsatt av andra myndigheters arbete med uppbyggnad av det civila försvaret och efterfrågan på samverkan.

3.5.3 Sjöfart

Tabell 26. Kostnader för registerhållning inom sjöfart 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
18 722	15 258	13 986

Kostnaderna för registerhållning inom sjöfart har minskat jämfört med tidigare år, vilket beror på minskade avskrivningskostnader för it-system.

Tabell 27. Registerförda fartyg 2022–2024

Antal registerförda fartyg		
2022	2023	2024
7 979	7 837	7 651

Antalet fartyg i fartygsregistret fortsatte att minska i antal, en pågående trend sedan 2018. Det är till viss del en följd av de nya regler som infördes då, men inte enbart. En negativ effekt av minskningen är möjligheterna för den civila beredskapen, eftersom det finns färre svenskregistrerade fartyg att fatta beslut om uttag för. En positiv förändring är att fler skepp, det vill säga

fartyg som är över 24 meter långa, var registrerade 2024 jämfört med tidigare år.

3.5.4 Spårtrafik

Tabell 28. Kostnader för registerhållning inom spårtrafik 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
2 916	3 449	2 991

Kostnaderna är i nivå med de tidigare åren.

Tabell 29. Registerförda godkända fordon inom spårtrafik 2022–2024

Antal registerförda fordon			
Register	2022	2023	2024
NVR	17 564	2 925	3 047
EVR	0	16 079	15 689
Totalt	17 564	19 004	18 736

Antalet fordon som har Sverige som registrerande land i det europeiska fordonsregistret (EVR) var vid 2024 års utgång 15 689, varav 14 496 var aktiva. Kvar i det nationella fordonsregistret (NVR) fanns vid 2024 års utgång 3 047 godkända järnvägsfordon.

Förändringen mellan 2022 och 2023 i tabellen ovan förklaras med att det under 2023 var en stor del av fordonen som bytte fordonsregister och det registret har andra typer av klassningar, vilket innebär att siffrorna inte är helt jämförbara.

3.5.5 Vägtrafik

Tabell 30. Kostnader för registerhållning inom vägtrafik 2022–2024

Total kostnad (tusen kronor)		
2022	2023	2024
1 191 039	1 382 114	1 353 819

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

Kostnaderna för registerhållning minskade med anledning av besparingskrav under året. Trots fortsatta stora prisökningar på flera avtalade externa tjänster minskade kostnaderna totalt sett.

Utveckling av ett nytt vägtrafikregister

Vägtrafikregistret är ett samlat register över landets fordon och körkortsinnehavare samt yrkestrafiktillstånd, felparkeringsavgifter och träningskostnader. Registret måste vara tillgängligt dygnet runt för att försörja myndigheter, företag och enskilda med uppgifter. I dag är VTR ett av de mest nyttjade offentliga registren med uppskattningsvis mer än 150 000 externa användare och mer än 1 miljard transaktioner per år. Stora delar av organisationen är helt beroende av vägtrafikregistret för sin dagliga verksamhet.

Det befintliga registret är omodernt, kostsamt att förvalta och har brister i funktionalitet. Myndigheten genomför därför ett arbete med utveckling av ett nytt vägtrafikregister. Det är det mest omfattande utvecklingsarbete som myndigheten har utfört. Arbetet kommer att pågå under flera år framöver och kräva omfattande resurser.

Målbilden med det nya registret innebär ensade och standardiserade användargränssnitt, självständiga verksamheter med separerade system som kan förvaltas och förändras var för sig men med gemensamma stöd tjänster. Det nya registret ska också möjliggöra digital innovation och utveckling av automation med ökat fokus på kundnyttan.

Uppföljning av arbetet och prognoser har under 2024 visat att det nya vägtrafikregistret inte kan förväntas vara utvecklat i en första version år 2028 som planerat. Därför har en översyn av arbetets omfattning genomförts. Det har resulterat i att inriktningen för arbetet har reviderats för att prioritera snabbare utveckling. En aktuell prognos pekar mot att omkring tre fjärdedelar av arbetet kommer att vara klart 2028. En ny färdplan för arbetet kommer att tas fram under våren 2025. I den kommer risker ur intressentperspektivet att väga tungt för att säkerställa att de viktigaste delarna utvecklas först. Aktiviteter för att ytterligare minska arbetets omfattning fortsätter.

Under 2024 tog utvecklingen fart. Bland annat driftsattes de första verksamhetsdelarna i det nya vägtrafikregistret. Det var inom yrkestrafikområdet, där utredning och handläggning av yrkeskompetensbevis nu utförs i det nya registret.

Ett riskområde som tidigt identifierades i utvecklingen av det nya registret var den så kallade informationsförsörjningen till externa intressenter som myndigheter, företag och andra organisationer. Datakommunikationen med Polismyndigheten är en kritisk del i informationsförsörjningen och har haft hög prioritet. I slutet av 2024 var de första delarna i kommunikationen med Polisen klara att tas i drift.

En annan del som utvecklades under 2024 är den nya utskicksfunktion som redan används för en del av Transportstyrelsens utskick. Den har visat hur

det nya vägtrafikregistret ger nya möjligheter till effektiv utveckling och förvaltning. Kostnaden för aviseringar om återbetalning har kunnat minskas med över 90 procent och det innebär besparingar om tiotals miljoner kronor om året för myndigheten.

Fordon i trafik samt avställda och avregistrerade

Tabell 31. Registerförda fordon inom vägtrafik 2022–2024

	Antal		
	2022	2023	2024
Registerförda fordon totalt	12 002 423	12 075 490	11 994 645
Avställda fordon	3 052 711	3 118 343	3 079 864
Ägda av kvinnor	368 176	370 767	368 970
Ägda av män	2 177 390	2 194 381	2 170 522
Ägda av juridisk person	507 145	553 195	540 372
Avregistrerade fordon¹	787 526	768 383	679 884
Ägda av kvinnor	36 911	34 080	30 795
Ägda av män	251 456	237 759	228 131
Ägda av juridisk person	499 140	496 528	420 945
Fordon i trafik²	8 162 186	8 188 764	8 234 897
Ägda av kvinnor	1 841 195	1 841 926	1 855 957
Ägda av män	4 873 152	4 872 328	4 904 179
Ägda av juridisk person	1 447 839	1 474 510	1 474 761
Antal genomförda ägarbyten under året	3 615 566	3 667 208	3 717 633
Antal genomförda avregistreringar av fordon	330 696	359 292	396 393
Antal fordon tagna i trafik första gången	445 149	438 478	412 107

¹ För ett fåtal fordon saknas uppgift om ägare.

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

Minskningen av registerförda fordon beror på att det avregistrerades fler fordon än det nyregistrerades. Ett minskat antal nyregistrerade fordon har varit en ihållande trend. Av de personbilar som nyregistrerades under 2024 är drygt 157 000 rena elbilar eller laddhybrider. Det motsvarar 57 procent av alla nyregistrerade personbilar, vilket är en minskning med 1 procentenhet jämfört med 2023.

Antalet fordon i trafik låg på i stort sett samma nivå som de senaste åren. Det totala antalet nyregistrerade fordon var lägre 2024 än 2023, vilket kan förklaras med det höga ränteläget och en allmän lågkonjunktur. Den svaga kronan medförde en ökad export av fordon. Detta innebar en begränsad tillgång på begagnade personbilar, vilket påverkade priset.

Andelen ägarbyten som genomfördes via auktoriserade bilhandlare eller någon av myndighetens digitala tjänster ligger på 83 procent, vilket var en

ökning med 1 procentenhet jämfört med 2023. Det visar på att trenden med en allmänt ökande användning av digitala tjänster håller i sig. Ökningen kan dock inte bli så mycket större så länge som myndigheten bland annat saknar stöd för ombudshantering, det vill säga att juridiska personer kan utföra e-tjänster på samma sätt som fysiska personer kan.

Fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter

Tabell 32. Utveckling av ärendeslag med stort antal ärenden inom uppbörd av skatter och infrastrukturavgifter 2022–2024

	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Fordonsskatt	9 703 030	9 576 086	9 544 493	108 905	129 589	126 812	11	14	13
Trängselskatt Stockholm	7 999 436	7 938 731	7 923 784	60 299	61 746	68 795	8	8	9
Trängselskatt Göteborg	5 922 191	5 977 022	6 022 090	90 952	94 950	106 818	15	16	18
Infrastrukturavgifter, Motala	884 822	875 888	865 725	2 961	3 568	3 148	3	4	4
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	1 174 118	1 169 871	1 129 916	4 736	5 054	4 936	4	4	4
Infrastrukturavgifter, Skuru	-	333 133	2 000 711	-	2 488	15 832	-	7	8

För fordonsskatt var det lägre bankkostnader som följt av att myndigheten har börjat att skicka ut insättningsbesked i egen regi och samtidigt var det högre kostnader för projekt och förvaltning av it-lösningar. De ökade kostnaderna för trängselskatt bestod huvudsakligen av betallösningar, banktjänster och projektkostnader.

Transportstyrelsen hanterar skatter och avgifter i storleksordningen 20 miljarder kronor per år inom vägtrafikområdet. Det är stora volymer både i antal ärenden och i kronor. Det ställer höga krav på såväl säkerhet och korrekthet som effektiv hantering. Den nuvarande systemlösningen för skatter och avgifter inom vägtrafik är ålderstigen och lever inte upp till befintliga krav. Därför pågår sedan flera år tillbaka ett arbete med att införa en ny systemlösning, USB (uppbörd och sidoordnad bokföring). Arbetet fick under 2024 stå tillbaka till förmån för utvecklandet av ett nytt ärendehanteringssystem.

En ny version av motorn för automatisk avläsning och igenkänning av registreringsskyltar, så kallad ALPR (Automatic License Plate Recognition), togs i bruk för att förbättra datakvaliteten inom intag av trängselskatt och infrastrukturavgift. Efter träning och djupinlärning av motorn ökade identifieringsgraden. Den förbättrade datakvaliteten och den ökade

identifieringsgraden leder till färre omprövningar och att fler passager hanteras automatiskt i stället för via manuell bildgranskning.

Uppgifter om bränsleförbrukningen från verklig körning

Arbetet med EU:s förordning om förbrukningsmätare (OBFCM, On-board fuel consumption meters) slutfördes under 2024. De krav som därmed införlivades möjliggör att uppgiften om förbrukningen av bränsle från fordonets verkliga körning samlas in i samband med att fordonet kontrollbesiktas. EU-kommissionen använder uppgifterna för att övervaka skillnaden mellan avlästa uppgifter från verklig körning och fordonstillverkarnas angivna utsläppsvärden. Syftet är att övervaka marknaden och minska utsläppen från fordon.

Klimatbonus har avvecklats

Myndigheten tog emot de sista ansökningarna om bonus den 31 maj 2024. Under senare delen av 2024 äskades om extra anslag, eftersom de anslagna medlen inte skulle räcka. Sista bonusutbetalningen gjordes innan årets slut, i enlighet med uppdraget.

3.6 Service och bemötande

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

Myndigheten ska göra kontakterna smidiga och enkla samt samverka med andra myndigheter. Transportstyrelsen möter kunder både digitalt och icke digitalt och strävar efter enhetliga kundmöten som utgår från kundens behov.

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen har många olika kunder som har olika behov av att komma i kontakt med myndigheten. Kundmötet omfattar alla interaktioner som en kund har med myndigheten oavsett kanal, och oavsett om mötet initieras av kunden eller myndigheten. Ett kundmöte kan ske digitalt eller icke-digitalt. Utgångspunkten för myndighetens utvecklingsarbete är den målbild som är framtagen, där bland annat ett kunddrivet arbetssätt tillämpas. I detta avsnitt samlas redovisningen av arbetet med att förbättra service och bemötande inom kundtjänst för körkort, fordon och yrkestrafik².

² I tidigare årsredovisningar har uppgifter om kundtjänst redovisats under avsnitten tillståndsprövning respektive registerhållning. Kundtjänsterna redovisas fortfarande ekonomiskt inom dessa verksamhetskategorier.

Transportstyrelsen bedömer att myndigheten har uppnått ett tillfredställande resultat genom en positiv utveckling i flera avseenden. Besvarandegraden och väntetiden för att nå kundtjänsten via telefon förbättrades och användningen av digitala tjänster ökade. Genom att frigöra tid för ärendehandläggning fick kunderna beslut snabbare, samtidigt som behovet av att kontakta myndigheten för att fråga om ärendets hantering minskade. Kundundersökningar visar att kundnöjdheten fortsatt utvecklas positivt. Under 2024 lanserades en förnyad webbplats som är tillgängligare och mer lättanvänd.

Det finns fortfarande områden som behöver förbättras, särskilt när det gäller att analysera och få en helhetsbild av kundinsikter samt att ytterligare minska beroendet av brevkommunikation.

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

Gott resultat:

- Kundundersökningar för kundtjänst för fordon och körkort indikerade hög kundnöjdhet.
- Telefoni till kundtjänsten utvecklades positivt med en högre besvarandegrad och minskad väntetid.
- Andelen digitala utskick av myndighetshandlingar ökade.
- Andel som tar körkortsfoto digitalt ökade.
- Webbplatsen förnyades med förbättrad struktur och navigering som är mer lättanvänd.

Tillfredställande resultat:

- Tid frigjordes för snabbare ärendehandläggning, vilket minskade anropen till kundtjänsterna.
- Andelen kunder som valde att lämna telefonkön efter sms-utskick med en länk till en digital arena där kunden själv kunde hantera sitt ärende ökade.
- Fler digitala tjänster flyttades och samlades under Mina sidor.

Inte tillfredsställande resultat:

- Myndigheten har inte utvecklat Mina sidor i enlighet med ambitionsnivån, vilket bidrog till att kundkontakterna i ärendehandläggningen inte ytterligare kunde förbättras och effektiviseras.

Kundtjänsten möter kundens efterfrågan

Kundtjänsten för frågor om körkort, fordon och yrkestrafik besvarade i snitt 5 000 samtal per dag och hade en besvarandegrad på 73 procent samt en genomsnittlig väntetid på 7 minuter.

Transportstyrelsens två kundtjänster har samarbetat under ett antal år men har haft separat styrning och servicemål. Från och med november 2024 samstyrs de båda kundtjänsterna för att uppfattas som *en* kundtjänst. Förändringen syftade också till ett förbättrat kundmöte med hjälp av bland annat gemensamma öppettider och servicemål samt gemensam styrning, måluppföljning och rekrytering. Samstyrningen ska vara på prov i ett år för att sedan utvärderas.

Transportstyrelsens ambition är att möjliggöra kundkontakter som upplevs som effektiva av kunderna. Kundtjänsten erbjuder kunden riktade informationsmeddelanden i telefonin. Kunder som ringer till Transportstyrelsen kan, innan de placeras i telefonkö, få ett automatiskt sms-utskick om efterfrågat ämne och behöver inte vänta kvar i kö för att få den information de söker. På detta sätt får kunden behovsanpassad information samtidigt som arbetstid frigörs till andra frågor och till ärendehandläggning. Andelen sms ökade under året.

Tabell 33. Telefoni kundtjänst körkort, fordon och yrkestrafik 2022–2024

Mått/period	2022 ²	2023	2024
Anrop per år	2 108 514	1 847 943	1 686 476
Besvarade per år	1 380 059	1 238 320	1 237 526
Besvarandegrad ¹	65 %	67 %	73 %
Antal sms-utskick		464 402	632 588
Andel sms av anrop		25 %	38 %

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

² En förändring i statistikrapporteringen gjordes under sommaren 2022 tillsammans med leverantören Telia, vilket har inneburit att telefonistatistiken tidigare har visat för stora anropsvolym, besvarade samtal samt visat en felaktig besvarandegrad. En uppskattning har gjorts av avvikelsernas storlek och den bedöms ligga mellan 3–7 procent i för höga anropsvolym och besvarade samtal. Besvarandegraden påverkas i mindre omfattning av felet. Statistiken är därför inte helt jämförbar mellan åren.

Nöjdare kunder inom körkort och fordon

De mätningar av nöjd-kund-index (NKI) som genomfördes 2024 visar på en förbättring jämfört med föregående år. Högre tillgänglighet i telefon och kortare handläggningstider bidrog till att förtroendet från myndighetens kunder var högt. Andra faktorer till ökad kundnöjdhet var förbättrade webbsidor utifrån kundundersökningar samt aktivering av fler sms-utskick från fritt tal till riktade webbsidor där kunden kan hantera sitt ärende.

Tabell 34. NKI 2022–2024

NKI	2022	2023	2024
Körkort	69	71	74
Fordonsinformation	69	71	73

Effektivare förnyelse av körkortshandlingar

Andelen som tar körkortsfoto digitalt ökade. Allt fler vände sig till Trafikverkets fotoautomater när körkortet skulle förnyas. Tillverkningen av körkortet blir snabbare och kvaliteten högre när fotograferingen sker digitalt.

Tabell 35. Digitala foton körkort 2022–2024

Digitalt körkortsfoto	2022	2023	2024
Andel digitala körkortsfoton	44,8 %	47,2 %	49,4 %

Andelen digitala utskick fortsätter att öka

Tabell 36. Fysiska och digitala utskick 2022–2024

	2022	2023	2024
Fysiska	18 049 149	16 424 827	13 757 221
Digitala	20 365 254	20 526 999	26 615 624
Summa	38 414 403	36 951 826	40 372 845
Andel digitala utskick	53 %	56 %	66 %

Antalet utskick ökade med 9 procent jämfört med 2023. Andelen digitala utskick fortsatte att öka, både till följd av att nya utskicksflöden har tillkommit som huvudsakligen skickas digitalt och att andelen i befintliga flöden har ökat.

En modernare, enklare och tillgängligare webbplats

Årligen sker mellan 65 och 70 miljoner visningar på Transportstyrelsens externa webbplats, en av myndighetens viktigaste kanaler för kunden att uträtta sitt ärende eller söka information. Under 2024 lanserade Transportstyrelsen en förnyad webbplats. Med en ny design och förbättrad struktur har ett viktigt steg tagits för att förbättra kundernas upplevelse och stärka förtroendet för myndigheten. Den nya webbplatsen är tillgängligare och mer lättanvänd. Det är enklare att navigera, hitta e-tjänster och använda den från mobila enheter. Tillsammans med ett ständigt förbättrat Mina sidor blir det nu ännu smidigare för kunderna att komma i kontakt med Transportstyrelsen.

3.7 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsens verksamhet ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Myndigheten arbetar för hållbarhet genom att verka för att bidra till att de Transportpolitiska målen uppnås.

Enligt Transportstyrelsens regleringsbrev för 2024 ska det av årsredovisningen framgå hur myndighetens prestationer har bidragit till att uppfylla de transportpolitiska målen. I detta kapitel redovisas exempel på Transportstyrelsens bidrag, indelat efter funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet respektive miljö och hälsa. En övergripande uppföljning av hur hela transportsystemet i Sverige har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen redovisas i den årliga rapport som Trafikanalys lämnar. Där används 15 indikatorer för att bedöma tillståndet i transportsystemet. Nyckelindikatorerna avser bland annat tillgänglighet till arbete och skola samt tillgänglighet till godstransporter. Ett par andra nyckelindikatorer är antalet omkomna och allvarligt skadade samt växthusgasutsläpp.

Myndighetens insatser påverkar transportsystemet i olika utsträckning och ibland tar det lång tid innan de ger effekt. Att mäta effekter är också komplext. Vilka orsakssamband som finns mellan den tillsyn som Transportstyrelsen utövar och exempelvis hur många olyckor som sker är svårt att fastställa.

3.7.1 Tillgänglighet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för transporter av personer och gods. Transportstyrelsen bidrar till tillgängligheten genom arbetet med regelgivning. Myndigheten tar fram nationella regler och deltar i framtagningen av internationella regler, inklusive regler om tillgänglighet och användbarhet för fordon och byggnader inom kollektivtrafiken.

Transportstyrelsen kontrollerar exempelvis att regionala kollektivtrafikmyndigheter tillhandahåller ett trafikförsörjningsprogram som uppfyller reglerna. I detta ingår att säkerställa att personer med särskilda behov får den hjälp de har rätt till. Myndigheten verkar också för att jämställdhetsperspektivet ska finnas med i beslutsfattandet på alla nivåer.

Transportstyrelsen arbetar även för att reglerna ska vara konkurrensneutrala för att marknaden ska kunna fungera. Det är en viktig parameter för utbudet av transporter. Reglerna ligger sedan till grund för prövning av tillstånd och utövande av tillsyn. Tillståndsprövningen innebär till exempel att myndigheten prövar tillstånd för förare av olika fordonstyper, yrkesförarutbildningar, transportanläggningar och företag som driver trafik. Myndighetens bidrag till tillgänglighet handlar här främst om att hantera tillståndsärenden skyndsamt. Inom tillsynsarbetet kontrolleras exempelvis att regler för bussar, fartyg, kollektivtrafik och ombordpersonals kompetens följs. Att tillsynen fungerar väl är en förutsättning för att företag som utför

transporter ska konkurrera på lika villkor och att regler om tillgänglighet uppfylls.

Systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken

Transportstyrelsen ska enligt regeringsbeslut³ följa upp regeringens funktionshinderspolitik i årsredovisningen.

Genom regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet verkar Transportstyrelsen för att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet där funktionsnedsättning, jämställdhet och barnrättsperspektivet ska beaktas.

Transportstyrelsen deltar kontinuerligt tillsammans med funktionshindersorganisationer i Trafikverkets nationella råd för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning i frågor som rör samtliga trafikslag.

Viktigt att kollektivtrafiken är tillgänglig och fungerar för alla resenärsgupper
En tillgänglig kollektivtrafik där personer med särskilda behov får den hjälp de har rätt till säkras genom tillsyn av regionala kollektivtrafikmyndigheter och passagerarrättigheter. Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska tillhandahålla ett trafikförsörjningsprogram som uppfyller reglerna och verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper. Transportstyrelsen konstaterade under 2024 att inom vissa regioner har tolkningen av tillgängligheten varit snäv och främst utgått från enskilda resenärsgupper, exempelvis skolbarn. Därmed omhändertas inte behoven hos samtliga resenärsgupper, däribland funktionshindrade. Berörda regioner kommer att ta det i beaktande vid uppdatering av trafikförsörjningsprogram.

Vid tillsyn av utpekade bussterminaler konstaterades brister. Bland annat saknades rutiner för att identifiera grupper med särskilda behov och ledsagare hade inte utbildats i tillräcklig omfattning för att kunna utföra första hjälpen. Efter avslutad tillsyn har det säkerställts att regelverket följs.

Arbetet med jämställdhetsintegrering

I Transportstyrelsens inriktning för arbetet med jämställdhetsintegrering framgår det att jämställdhet ska vara en ordinarie del av myndighetens kärnverksamhet. Arbetet ska samordnas med allt beslutsfattande så att ett jämställdhetsperspektiv finns med i beslutsfattandet på alla nivåer.

³ Regeringsbeslut daterat 2021-09-23 S2019/02213 och S2021/06595.

Datinsamling för bättre analysförmåga

Transportstyrelsen beslutade om föreskriften (TSFS 2024:2) för olycks- och säkerhetsrapportering inom järnvägen, som trädde i kraft den 1 mars. En betydande förändring är att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som rapporterar olyckor, tillbud och allvarliga fel nu också ska ange kön för skadade eller omkomna personer. Syftet är att undersöka eventuella könsrelaterade skillnader i olycks- och självmordshändelser inom spårbinden trafik. Den insamlade olycksstatistiken ligger till grund för Sveriges officiella statistik inom transporter och kommunikationer, som Trafikanalys ansvarar för. Datan används också för analyser av Transportstyrelsen och Trafikanalys samt för forskning.

Mer inkluderande regelverk inom krocksäkerhet

I syfte att utveckla ett jämlikare regelverk inom krocksäkerhet har UNECE tillsatt en arbetsgrupp där Transportstyrelsen är ordförande. Gruppen har undersökt olycksstatistik och sammanställt kunskap för att hitta de områden där skillnader i krocksäkerhet finns. Utifrån den analysen har kunskapsluckor identifierats. Arbetsgrupper har startats för att genomföra ytterligare undersökningar och vid behov föreslå revideringar av reglerna. Under 2024 gjordes bland annat uppdateringar som syftar till att säkerställa att även kortare passagerare stöts av huvudstödet vid en krock. Utifrån de identifierade kunskapsluckorna har flera forskningsinitiativ startats. Målet är ha ett regelverk som tar hänsyn till både män och kvinnors förutsättningar ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Rättvisa villkor och fungerande konkurrens

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

Tillsyn av den årliga tågplanprocessen

Transportstyrelsen har i sin roll som regleringsorgan, och med sin uppgift att verka för en välfungerande järnvägsmarknad, kontinuerligt granskat Trafikverkets arbete med att ta fram en tågplan. Tågplanen ska tas fram på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och har en central roll för att järnvägsmarknaden ska fungera på ett bra sätt. En fungerande tågplan bidrar till att förbättra tågresornas tillförlitlighet och kvalitet samt förutsättningar för kollektivtrafik och näringslivets transporter. Genom granskningarna av tågplanprocessen bidrar Transportstyrelsen till en god tillgänglighet till resor och transporter med tåg.

Under 2024 följde Transportstyrelsen upp de brister som uppmärksammats vid 2023 års tillsyn av Trafikverket. Den tillsynen hade fokus på regelefterlevnad i tilldelningsprocessen utifrån implementering av ett nytt it-

systemet för planering av kapacitet. Transportstyrelsen har även granskat Trafikverkets hantering av tågplan 2024 och deras hantering av anpassning av tåglägen mot banarbeten i innevarande tågplan.

Tabell 37: Resultat av tillsyn av processen för framtagande av tågplan 2020–2024

	Tågplan 2020	Tågplan 2021	Tågplan 2022	Tågplan 2023	Tågplan 2024
Antal förelägganden	1	2	2	1	0
Totala antalet brister som identifierats i förelägganden	3	9	9	6	0
Antal tvister kopplat till tågplaneprocessen	3	0	3	1	1

Att tågplaneprocessen följer sina villkor innebär också att aktörer inom svensk järnväg kan sälja biljetter till resenärer eller transportupplägg till sina kunder i tid. Förseningar i processen kan medföra sämre ekonomiska förutsättningar för aktörerna och minska förtroendet för järnvägen som transportlösning. Brister i tågplaneprocessen kan medföra en risk till ökade vägtransporter, vilket innebär ökade utsläpp. Mer trafik på väg kan leda till fler trafikolyckor.

Regelefterlevnaden inom yrkestrafiken

Genom återkommande mätningar undersöker Transportstyrelsen hur väl regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg fungerar. Regelefterlevnaden har betydelse för såväl tillgänglighet som säkerhet. Genom mätningarna skapas en representativ bild av hur bra företagen som är verksamma på marknaden för yrkestrafik på väg lever upp till de krav som finns.

Tabell 38. Regelefterlevnad inom yrkestrafik gods 2015, 2018/2019, 2022/2023 och 2024

	2015	2018/2019	2022/2023	2024 ¹
Regelefterlevnad gods				
Kör- och vilotider	67 %	71 %	73 %	80 %
Teknisk beskaffenhet, fordon	71 %	78 %	74 %	70 %
Lastsäkring	85 %	89 %	85 %	88 %
Hastighet	88 %	83 %	77 %	93 %

Transportstyrelsen genomförde under 2024 en mätning av regelefterlevnaden bland dem som utför godstransporter på väg. Resultatet visade att regelefterlevnaden överlag var hög oavsett om det gällde krav på förare, företag eller fordon. En stor majoritet av förarna hade korrekta behörigheter, alla företag hade nödvändiga tillstånd och fordonsskatten var betald för i stort sett samtliga svenskregistrerade fordon. I mätningen klarade 80 procent av förarna kontrollen av kör- och vilotider utan anmärkningar, vilket var en positiv utveckling. Lägst regelefterlevnad fanns hos fordonens tekniska

beskaffenhet. 70 procent av fordonen bedömdes möta de krav som regelverket ställer, och andelen hade dessutom minskat över tid.

Transportstyrelsen har också följt upp de nya bestämmelserna om krav på återvändande till hemlandet för förare och förbudet att tillbringa den normala veckovilan i hytten. Reglerna om förbud mot veckovila i hytten var svåra att kontrollera inom ramen för mätningen, vilket medförde att regelefterlevnaden kan ha överskattats i vissa avseenden. Undersökningen om förarnas sociala villkor visade att en majoritet av förarna trivdes med sitt arbete och var nöjda med sina arbetsförhållanden. Över tid har de sociala villkoren förbättrats bland förare med utländsk arbetsgivare, vilket har medfört att skillnaderna minskat mellan förare med utländsk respektive svensk arbetsgivare.

Kontrollen av företagens skatter och avgifter visade att 18 procent av alla företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg hade skulder registrerade på sitt skattekonto. Det var en klar ökning jämfört med kontrollen som gjordes i 2022 års mätning. Däremot hade företagens genomsnittliga skuldsättning minskat under samma period.

3.7.2 Säkerhet

En stor del av Transportstyrelsens arbete bidrar till den del i hänsynsmålet som handlar om säkerhet. Arbetet med att pröva och utfärda tillstånd till förare och utbildningsanordnare skapar förutsättningar för att transporter inom de olika trafikslagen genomförs säkert. Genom arbetet med regelgivning ställs krav på säkerhet, och inom tillsynsverksamheten granskar myndigheten att tillståndshavarna uppfyller uppställda krav. Tillsyn kan även omfatta ett företags säkerhetskultur eller inspektion av fartyg. Tillsynsarbetet är viktigt för att behålla och öka säkerheten och tryggheten i trafiken. Transportstyrelsens åtgärder får en direkt förebyggande effekt. Vidare samlar Transportstyrelsen in statistik över olyckor och tillbud inom de olika trafikslagen. Statistiken är ett viktigt underlag för att kunna rikta insatser i syfte att minska antalet olyckor.

Regeringens etappmål för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärdet för åren 2017–2019. Målet gäller samtliga trafikslag, var för sig. Av Trafikanalys årsrapport 2024 framgår det att antalet omkomna i vägtrafikolyckor måste börja minska igen om det ska vara sannolikt att etappmålet nås. Detsamma gäller omkomna till följd av självmord inom bantrafiken.

Säkerhet inom vägtrafik

Trafiksäkerhetsarbetet verkar för att skapa ett säkert system, där trafiksäkra fordon, infrastruktur och förare är viktiga delar för att minska antalet döda

och allvarligt skadade. Det handlar om att se till att de som färdas och vistas i trafiken är säkra.

Tabell 39. Officiell statistik för vägtrafikskador 2020–2023

Vägtrafik	Medel 2017-2019	2020	2021	2022	2023
Avlidna i vägtrafikolyckor totalt	266	204	210	227	229
varav i personbil ¹	157	122	122	116	130
varav motorcykel	38	28	27	30	29
varav cyklist	22	18	24	26	30
varav gående (ej fallolycka)	33	25	26	27	24
varav övrigt ²	16	11	11	28	16
Allvarligt skadade i vägtrafikolyckor totalt	2 140	1 645	1 718	1 891	1 789
varav i personbil ¹	1 301	804	896	945	938
varav motorcykel	216	230	220	217	201
varav cyklist	213	239	232	362	288
varav gående (ej fallolycka)	238	198	188	203	198
varav övrigt ²	172	174	182	164	164

¹Inkluderar lastbil och buss.

²Inkluderar bland annat moped och traktor.

Källa: Sveriges officiella statistik, Trafikanalys. Vägtrafikskador 2023, statistiken publicerades den 25 april 2024. Vägtrafikskador.

Statistiken om vägtrafikskador baseras på uppgifter som polisen rapporterar från olycksplatser. Under 2023 omkom 229 personer i vägtrafikolyckor och därmed var 2023 det femte året i rad med färre än 230 omkomna. Av de omkomna var 23 procent kvinnor och 77 procent män. Den största gruppen omkomna var personbilister. Under 2023 omkom fler skyddade trafikanter men färre oskyddade trafikanter jämfört med 2022. Bland oskyddade trafikanter är cyklister den största trafikantgruppen, följt av motorcyklister och gående. Baserat på preliminära siffror för 2024 pekar utvecklingen på en minskning av antalet omkomna med 5–10 procent för helåret jämfört med 2023. Hur utgången blir är för tidigt att säga på grund av eftersläpning i inrapporteringen och att utfallet under vintern kan variera väldigt mycket.

Polisens rapportering av olyckor för fotgängare och cyklister, i synnerhet singelolyckor, är väldigt låg. För dessa kategorier ger akutsjukvårdens rapportering en mer rättvisande bild.

Exempel på hur Transportstyrelsen bidragit till målet om säkerhet inom vägtrafik är tillsynen över förarutbildning och förarprovning, forskningsprojekt om fotgängare och cyklister samt förslag om nya regler för A-traktorer.

Trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare inom vägtrafiken

Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarutbildning, förarprovning och anordnande av kunskapsprov för förarbevis. Inom tillsynen kontrolleras att förutsättningar finns för att bedriva verksamhet och att reglerna följs. Det

genomförs även samverkan med bransch, organisationer och andra myndigheter samt informationsinsatser till kollektivet och medborgare för att öka regelefterlevnaden. I ansvaret ligger också att skapa förutsättningar för sunda konkurrensförhållanden.

Tillsynen inom förarutbildningen är huvudsakligen riskbaserad och insatser riktas dit tillsynen gör mest nytta. Inom förarprovningen är tillsynen direktivsstyrd, men i möjligaste mån används en urvalsmodell för att prioritera tillsynen. Tydliga indikatorer om brister och misstankar om brottslig verksamhet utreds alltid. När allvarliga brister påvisas begär Transportstyrelsen ett åtgärdsprogram eller yttrande och följer sedan upp att bristerna åtgärdats. Om bristerna kvarstår eller är av allvarligare karaktär, kan det resultera i beslut om återkallelse. Transportstyrelsen följer regelefterlevnaden inom förarutbildning och förarprovning över tid genom ett antal mätningar som är kopplade till allvarliga brister.

Tabell 40. Förarutbildning och förarprovning 2022–2024

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

Tillsyn över utbildning och examination för förarbevis för snöskoter prioriterades under 2024. Kompetensen har stärkts för att i större utsträckning kunna kontrollera regelefterlevnaden. Andelen underkända prov har varit anmärkningsvärt liten. Andra brister som konstaterats är att provfrågor inte mäter tillräcklig kunskap eller saknar stöd i regelverket. Antalet personskadeolyckor för snöskoter minskade med 28 procent från 329 år 2023 till 237 år 2024 under perioden januari–juli. Även om utvecklingen är positiv krävs ytterligare åtgärder för att säkerställa en säker trafikmiljö. Att utbildare levererar en god utbildning är en viktig del i arbetet.

Transportstyrelsen fattade beslut om 9 återkallelser av tillstånd för förarutbildning, varav 6 omfattade personal och 3 omfattade företag. 2 av dessa var tillstånd för förarbevis snöskoter som återkallades på grund av allvarliga avvikelser som inte åtgärdats. Bristerna är allvarliga och kan leda till att elever inte får nödvändiga kunskaper och färdigheter för att framföra snöskoter på ett säkert sätt. I samband med återkallelserna publicerades pressmeddelanden som väckte stort medialt intresse.

Transportstyrelsen samverkar med Trafikverket förarprov, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Polismyndigheten för att motverka illegal förarutbildning och fusk vid förarprov. I syfte att minska fusk och brottslig verksamhet har det i myndighetssamverkan tagits fram ett informationsmaterial till Polisen. Under 2024 genomfördes ett möte med utbildarbranschen och representant från departementet för att få branschen att ta ett större egenansvar.

Information och samverkan med tillståndshavare, organisationer och andra myndigheter har prioriterats för att skapa sund konkurrens och ge elever den utbildning och examination som de har rätt till.

Förutsättningar för gång och cykling

Gång- och cykeltrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem. En ökad andel gående och cyklister bidrar till ökad folkhälsa, förbättrad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Men det finns också negativa effekter – den främsta är att många fotgängare och cyklister skadas allvarligt i trafikmiljön. Transportstyrelsen följer skadeutvecklingen över tid utifrån akutsjukvårdens inrapportering i Strada.

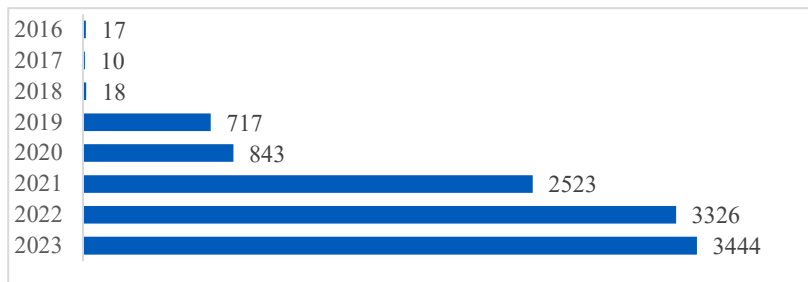
Tabell 41. Allvarligt skadade¹ gående respektive cyklister (avrundat till hundratal respektive tiotal)

Trafikantgrupp	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gående, singel (fallolyckor)	3 200	2 800	1 600	2 600	3 000	3 400
Gående, påkörningsolyckor	170	170	120	170	260	250
Cyklister, singel och påkörningsolyckor	1 800	1 800	1 700	2 100	2 800	2 500
Gående och cyklister summerat	5 200	4 800	3 400	4 900	6 100	6 200

¹ Allvarligt skadade enligt medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer. Utifrån en ändrad beräkningsmodell har hela serien tillbaka till 2018 korrigerats.

Rapporteringsgraden ökade både under 2022 och 2023, efter pandemiåren med minskad inrapportering till följd av den höga belastningen inom sjukvården. För 2024 var rapporteringsgraden i nivå med den för 2023, men siffror för 2024 har inte redovisats på grund av eftersläpningar i inrapporteringen. Att antalet allvarligt skadade cyklister ökade mycket under 2021 och 2022 är troligtvis inte enbart kopplat till den ökade rapporteringen. Här finns det även en koppling till olyckor med elsparkcyklar, som oftast klassas som cykel och som har ökat tydligt efter pandemin. Antalet personskadeolyckor (både lindriga och allvarliga) med elsparkcyklar ökade kraftigt under 2021 och 2022. Olyckorna fortsatte att öka även under 2023 men i mindre omfattning. Baserat på utfallet för perioden januari–juni 2024 och preliminära siffror för resten av året så fortsätter olyckorna att öka. På grund av eftersläpningar i inrapporteringen kan det verkliga utfallet för 2024 fastställas först under våren 2025.

Diagram 7: Personskadeolyckor med elsparkcykel 2016–2023



Samtliga inrapporterade personskadeolyckor med elsparkcykel (lindriga och allvarliga skador).

Inom ramen för ett forskningsprojekt om trafiksäkerhet för fotgängare har Transportstyrelsens industridoktorand vid Karlstads universitet genomfört två vetenskapliga studier under 2024. Den första var en beskrivande studie om påbackningsolyckor med fotgängare inblandade som utfördes i samarbete med Chalmers Industriteknik. Den andra var en utvärderingsstudie om effekten av automatiska nödbromssystemet (AEB) i bilar som skydd för fotgängare och cyklister. Den utfördes i samarbete med Folksam.

Sverige har en betydligt större andel påbackningsolyckor än andra länder. Trots att påbackningsolyckor ofta sker vid låg hastighet och på korta sträckor, är de rätt vanliga. Olyckorna sker främst under helger och i dagsljus. Parkeringsplatser i städer är särskilt utsatta. Trots att personbilar oftast är inblandade i dessa olyckor, är det lastbilar och bussar som orsakar flest dödliga påbackningsolyckor. För att motverka påbackningsolyckor behövs åtgärder på flera nivåer. Studien rekommenderar att stadsplaneringen förbättras, särskilt parkeringsplatser. Förarstödsteknik som backkameror, backsensorer och autobroms är också viktiga verktyg för att minska olyckorna. Studien ser en kombination av olika lösningar och ökad medvetenhet bland förarna som nyckeln till att få ner antalet påbackningsolyckor.

Det första AEB-systemet (automatisk nödbromsning) presenterades 2003 och syftade till att mildra eller minska krockar med framförvarande fordon. Syftet med den nya studien var att genomföra en grundlig undersökning av den krock- och skadereducerande effekten av AEB med detektering av fotgängare och cyklister. Studiens resultat bekräftar den betydande potentialen hos AEB-system för att minska krockrisken och därmed förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Däremot var det minimal skillnad mellan fordon med och utan ABE med detektering för fotgängare och/eller cyklister när det gäller risken för personskada. Även om krockrisken minskar med 20 procent för fordon utrustade med ABE, ger det inte tillräckligt skydd för fotgängare och cyklister vid dagens hastigheter. Den förväntade och den verkliga effekten av AEB skiljer sig, vilket understryker behovet av prestandaförbättringar. Ingen

skadereducerande effekt för vare sig fotgängare eller cyklister har verifierats, vilket betonar vikten av att helt undvika kollisioner med oskyddade trafikanter. För att nå nollvisionsmålen och skapa säkrare stadsmiljöer för alla trafikanter krävs ett mångfacetterat tillvägagångssätt som kombinerar teknik, förbättringar av infrastruktur och politiska åtgärder.

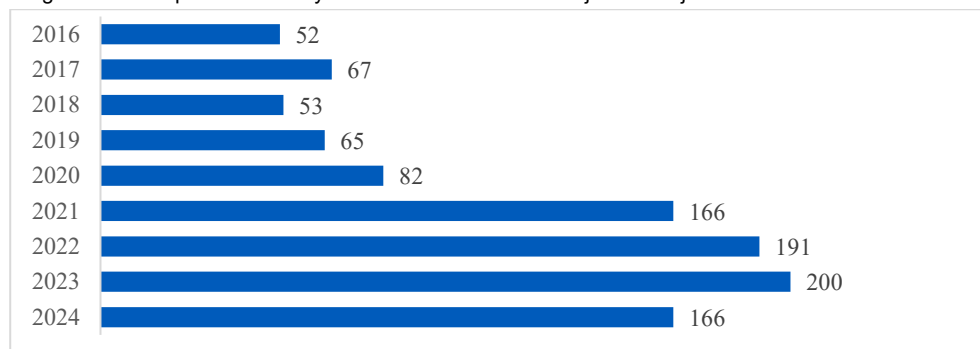
Olyckor med A-traktorer minskar

A-traktorer, förr kallade EPA-traktorer, har under de senaste fem åren mer än fördubblats i antal till närmare 60 000. Fordonstypen, som är en personbil ombyggd till traktor som får köra max 30 km/timmen, är särskilt populär i glesbygd och mindre städer. Den nyttjas både för nöje och som alternativ till otillräcklig kollektivtrafik.

Med ökat antal A-traktorer har även antalet olyckor ökat och flera dödsolyckor har inträffat. Transportstyrelsen har i tidigare regeringsuppdrag gett flera förslag på regeländringar och skärpta regler införde under 2023. De innefattade bland annat krav på säkerhetsbälte och vinterdäck samt att det inte får vara fler personer i fordonet än vad det är konstruerat för.

Olycksstatistik från januari–juli 2024 visar att antalet olyckor har minskat och det kan vara en följd av de nya reglerna. Under perioden inträffade 166 personskadeolyckor, vilket är en minskning med 17 procent jämfört med samma period 2023. Majoriteten av de skadade var förare eller passagerare till A-traktorerna och 3 av 4 var under 18 år.

Diagram 8. Antal personskadeolyckor med A-traktorer under januari till juli 2016–2024



Transportstyrelsen har under 2024 arbetat med att ta fram förslag på nya regler för utbildning med moped och mopedbilar. Förslaget är tänkt att möjliggöra utbildning med fordon på fyra hjul. Syftet med ändringen är att förarna ska bli tryggare och säkrare genom att öva med det fordon som de sedan ska köra med i trafiken. Datum för ikraftträdande har inte fastställts.

Användning av statistik från Strada i vägtrafiksäkerhetsarbetet

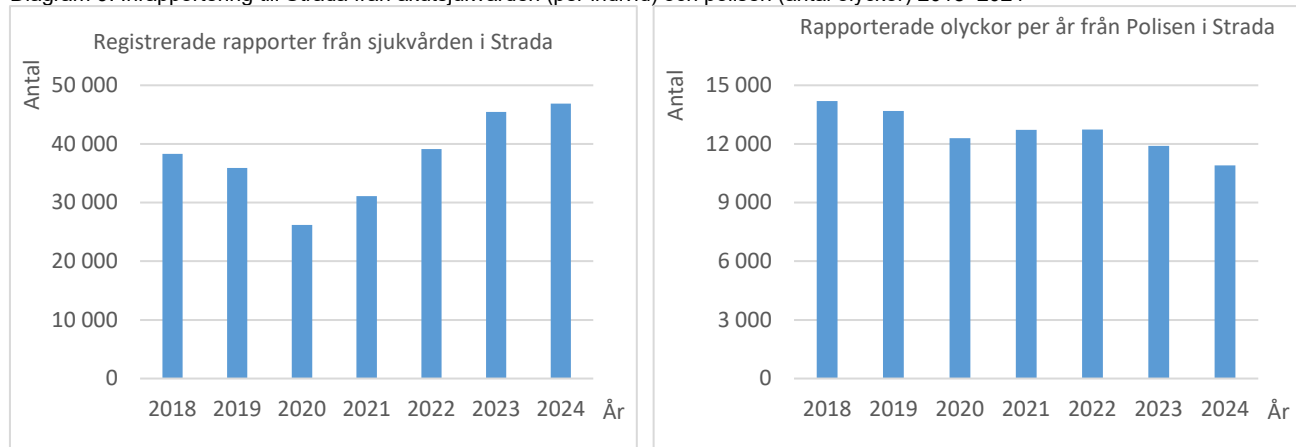
I databasen Strada samlas information om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Uppgifterna kommer från polisen och akutsjukhusen.

Informationen från sjukhusen ger en bra bild av patientens skador och fångar dessutom upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om. Transportstyrelsen bidrar till det transportpolitiska hänsynsmålet och nollvisionen genom att information i Strada används till förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Informationen används framför allt av Transportstyrelsen och andra myndigheter samt till forskning.

Sjukvårdens rapportering i Strada 2024 var något högre än 2023 års rapportering. Utbildningar och andra aktiviteter har löpande genomförts för att stödja och motivera sjukhusens organisation och rapportörer till fortsatt inrapportering. Trots åtgärderna varierar inrapporteringsgraden mellan olika sjukhus. Målet för 2024 var att halvera antalet sjukhus som inte rapporterar och/eller rapporterar med bristande kvalitet. Målet har inte uppnåtts men vid 6 av 16 sjukhus totalt inom kategorin gav insatserna önskat resultat.

Till följd av det ekonomiska läget sänktes ersättningsnivån för sjukhusens rapportering och inga fysiska utbildningar genomfördes under hösten. På längre sikt kan det påverka rapporteringsgraden och kvaliteten på indata. Om underlaget för att förbättra trafiksäkerheten i Sverige blir mindre tillförlitligt, kan insatser riktas fel.

Diagram 9. Inrapportering till Strada från akutsjukvården (per individ) och polisen (antal olyckor) 2018–2024



Polisens rapportering i Strada har minskat under flera år och den trenden håller i sig. Stort fokus har lagts på att öka samverkan med Polismyndigheten och därigenom ökat inrapporteringen. Fyra utbildningar har genomförts där totalt 29 nya rapportörer utbildats inom Polismyndigheten. För ett par år sedan infördes ett digitalt verktyg för polisens rapportering. Två tredjedelar av dagens polisrapporter i Strada är upprättade med hjälp av det digitala verktyget. Transportstyrelsen har genomfört en utvärdering av rapporteringen via verktyget och det arbetet är i sin slutfas. Syftet med utvärderingen är att få ökad kunskap om vilka förbättringar som krävs inom utveckling, utbildning och arbetssätt.

Till följd av den nya lagstiftningen infördes en ny rutin för uttag från Strada. Rutinen gör det möjligt att mäta uttag av skade- och olycksfallsstatistik för forskning inom trafiksäkerhet från 2022 och framåt. Antalet uttag av statistik från Strada ger en bild av hur mycket informationen används i trafiksäkerhetsarbetet. Transportstyrelsen följer därför uttagen av statistiken och hur stor andel som används för forskning inom trafiksäkerhet.

Tabell 42. Uttag av skade- och olycksfallsstatistik från Strada 2022–2024

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

Det totala antalet uttag av skade- och olycksstatistik är i princip oförändrat och likaså är uttagen för forskningsändamål.

I syfte att öka användningen av statistik från Strada har Transportstyrelsen arbetat aktivt för att fler kommuner ska ha direktåtkomst till Strada. Målet på 65 procent har uppnåtts: 71 procent av kommunerna hade direktåtkomst vid 2024 års slut.

En matematisk modell för att beräkna bortfall i sjukhusrapporteringen har implementerats. Modellen har använts vid framtagande av underlag för officiell statistik till Trafikanalys samt statistik om allvarligt skadade till Trafikverket och Trafikanalys.

Säkerhet inom sjöfart

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

Fokus på en hållbar fritidsbåtssektor

Det absoluta flertalet som omkommer på sjön gör så i fritidsbåtsolyckor. Det finns en viss osäkerhet kring antalet omkomna under såväl 2023 och 2024. För 2024 finns 13 bekräftade dödsfall och ytterligare 6 händelser som är troliga och måste undersökas vidare. Räknat på det högre värdet för 2024 (19 omkomna) ligger 2024 i linje med föregående år. Om 13 omkomna däremot blir det slutliga antalet, skulle det vara det lägsta noterade antalet omkomna och saknade inom båtlivet sedan statistiken började föras under 1970-talet.

Tabell 43. Omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten 2019–2023

Antal	Medel 2017-2019	2020	2021	2022	2023	2024
Omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten	20	29	18	16	18 ¹	13 ²

I statistiken över omkomna i fritidsbåtsolyckor ingår såväl svenska som utländska medborgare och fritidsbåtar.

Däremot ingår inte händelser där någon omkommer i bad- eller dykrelaterade olyckor.

¹ Antalet för 2023 har justerats jämfört med årsredovisningen 2023.

² 13 bekräftade dödsfall och ytterligare 6 händelser som är troliga dödsfall.

Få dödsfall inom yrkessjöfarten

Inom den svenska yrkessjöfarten omkom 4 personer och en person saknas. Det är det högsta antalet på över 10 år. Olyckorna var olika till sin karaktär. 2 av de omkomna var besättningsmän i 2 separata händelser. I båda fallen var olyckorna kopplade till små farkoster i inlandsvatten. 2 av de omkomna var passagerare på en vägfärja.

Tabell 44. Omkomna, olyckor och tillbud inom svenskflaggad sjöfart 2020–2024

Antal	Medel 2017-2019	2020	2021	2022	2023	2024
Omkomna/saknade i sjöolycka inom svenskflaggad yrkessjöfart	1	0	2	1	0	4
Avvikelser (tekniska/organisatoriska)	-	-	-	3	7	45
Tillbud till olycka	-	36	52	126	100	80
Olyckshändelser	-	150	168	194	201	194

Vissa händelser kommer till Transportstyrelsens kännedom långt efter att de har inträffat. Vissa uppgifter i tabellen har därför uppdaterats.

Tabellen visar på en fortsatt minskning av antalet inrapporterade händelser, trots tillförandet av avvikelser. De registrerade tillbudena och olyckorna för 2024 är färre än för 2023, men de är fortsatt fler än åren 2020–2021. Toppnoteringen under 2022 beror till stor del på ett fördjupat samarbete med statliga rederier, vilket ledde till en stor ökning av antalet rapporter under det året.

Transportstyrelsen fortsätter sitt arbete med att både bevaka olycksutvecklingen och bidra till att minska antalet omkomna genom kommunikation och samverkan med andra aktörer. Under 2024 kom arbetet igång med att ta fram en samlad strategi som syftar till att främja ett hållbart båtliv, inbegripande både säkerhets- och miljöaspekter.

I myndighetens sjösäkerhetsarbete ingår det att omhänderta rekommendationer från Statens haverikommission (SHK). Deras utredningar av olyckor utgör en viktig pusselbit i regelutvecklingen och i planeringen av den riskbaserade tillsynen inom den nationella sjöfarten. SHK:s utredningar och rekommendationer utgör också inspel till Transportstyrelsens årliga sjösäkerhetsplan, där identifierade sjösäkerhetsrisker och planerade åtgärder beskrivs.

Transportstyrelsen har börjat registrera avvikelser som, till skillnad från sjöolyckor, inte är direkt kopplade till fartygets drift, se tabell ovan. De definieras som händelser eller tillstånd av främst teknisk eller organisatorisk karaktär som inte direkt har resulterat i något tillbud eller någon olycka. Avvikelser tillfördes Sjöolyckssystemet (SOS) under slutet av 2023 och har konsekvent kodats in med start 2024. Därför noteras en stor ökning för det gångna året.

Andra exempel på Transportstyrelsens bidrag till säkerhet inom sjöfart är hamnstatskontroller och återkallande av förarbevis för vattenskotter.

Fartygssäkerhet genom hamnstatskontroll

Arbetet med hamnstatskontroller är en central del för att öka säkerheten till sjöss samt förebygga olyckor och negativ miljöpåverkan. Under 2024 kontrollerade Transportstyrelsen 419 utländska fartyg som anlöpte svenska hamnar (tilldelad kvot) och observerade en ökning av antalet nyttjandeförbud för dessa fartyg. Orsaken till ökningen är dock inte tydlig och följer inget entydigt mönster. De brister som leder till nyttjandeförbud varierar mellan olika fartyg och omfattar allt från tekniska problem till bristande dokumentation eller säkerhetsrutiner. En möjlig bidragande orsak kan vara användningen av så kallade bekvämlighetsflaggor, där tillsynen i flaggstaterna ibland är mindre omfattande och noggrann. Den ekonomiska press som råder inom den globala sjöfartsnäringen kan också leda till att vissa aktörer prioriterar kostnadsbesparingar framför säkerhet och underhåll. För att möta dessa utmaningar arbetar Transportstyrelsen aktivt genom internationellt samarbete, utveckling av inspektionsmetoder och ökad informationsspridning för att stärka säkerheten och främja en hållbar sjöfart.

Under 2024 var det 95 svenska fartyg som genomgick en hamnstatskontroll inom Paris MoU (överenskommelse mellan 27 länder, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). Det blev inga nyttjandeförbud. Under perioden 2020–2024 genomfördes 494 kontroller, vilket resulterade i 6 nyttjandeförbud. Resultatet indikerar att Transportstyrelsens tillsynsarbete ger effekt, eftersom de svenska fartygen i huvudsak uppfyller de internationella konventionerna, bidrar till en god säkerhet, främjar tillgänglighet och inte hotar miljö eller hälsa. De få nyttjandeförbud som utfärdats vid kontroller som genomförs av andra länders tillsynsorganisationer bekräftar både att myndighetens tillsynsarbete och implementeringen av de internationella konventionerna är i linje med regelverkets syfte.

Tabell 45. Nyttjandeförbud efter hamnstatskontroller 2020–2024

Antal	2020	2021	2022	2023	2024
Svenska fartyg (andra länders kontroller)	0	1	3	1	0
Utländska fartyg (i svenska hamnar)	9	6	10	12	23

Förarbevis för vattenskoter

De senaste åren har användningen av vattenskotrar och antalet vattenskoteryllockor ökat. Nöjeskörning med vattenskotter nära land, hamnar och badplatser utgör en olycksrisk samt ger upphov till störningar i form av oljud och svall, vilket påverkar djur- och naturliv negativt. Därför infördes under 2022 ett krav på förarbevis för att köra vattenskotter och Transportstyrelsen har sedan dess utfärdat över 150 000 förarbevis. Polis och Kustbevakning har angett att de positiva effekter man märkte av efter införandet av det obligatoriska förarbeviset för vattenskotter har fortsatt att hålla i sig. De uppger att de fortsatt upplever mindre störande körning och ett ansvarsfullare beteende än innan regleringen fanns.

Tabell 46. Återkallade förarbevis vattenskotter 2022–2024

Antal	2022	2023 ¹	2024
Återkallade förarbevis för vattenskotter	25	24	34

¹Antalet ändrat jämfört med årsredovisningen för 2023, där antalet omhändertagna förarbevis felaktigt angavs.

Antalet slutligt återkallade förarbevis ökade mot föregående år. En orsak till ökningen kan vara att Kustbevakningen frångått att ha förutbestämda veckor då de fokuserade på vattenskottrarna. För 2024 var beslutet att i stället ha ett kvantitetsmål, det vill säga att göra ett visst antal kontroller på vattenskottrarna spritt över sommarmånaderna. Nackdelen med fokusveckorna var att de kunde infalla vid dåligt väder när det var få vattenskottrar som nyttjades, vilket kan ha påverkat antalet återkallade förarbevis.

Kustbevakningen har även sett en beteendeförbättring hos dem som framför andra snabba båtar. Den tros bero på att de övergångsregler som fanns för att få ett förarbevis nyttjades av många båtägare som inte ägde en vattenskotter. Att man nu är medveten om att förarbeviset för vattenskotter också kan återkallas vid exempelvis hastighetsöverträdelse med annan farkost än vattenskotter kan ha medfört en större regelefterlevnad. Mycket tyder på att kravet på förarbevis har haft positiv effekt, både ur säkerhets- och miljöperspektiv.

Säkerhet inom luftfart

Tabell 47. Olyckor, omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten 2020–2024

Antal	Medel 2017-2019	2021	2022	2023	2024
Olyckor	-	13	20	5	9
Kommersiell luftfart ¹		0	0	0	2
Allmänflyg ²		13	20	5	7
Omkomna	6	11	2	0	0
Kommersiell luftfart ¹	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	6	11	2	0	0
Allvarligt skadade	14	6	6	1	1
Kommersiell luftfart ¹	0	0	0	0	1
Allmänflyg ²	14	6	6	1	0

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

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

Under 2024 inträffade något fler olyckor än året dessförinnan, men det är ändå bland de mindre olycksdrabbade åren: det skedde 7 olyckor inom allmänflyget och 2 inom den kommersiella luftfarten. De 2 olyckorna inom kommersiell luftfart inträffade med ballongflyg. Antalet omkomna varierar relativt stort mellan åren. Under 2024 omkom ingen. En person skadades allvarligt, vilket är färre än medelvärdet för de föregående fyra åren. Den allvarliga skadan uppkom vid landning med en luftballong.

För att minska antalet olyckor med allvarligt skadade och dödlig utgång inom allmänflyget har Transportstyrelsen inom ramen för allmänflygsäkerhetsrådet fortsatt att stödja olika flygsäkerhetsprogram. En av de viktigare frågorna i säkerhetsarbetet för allmänflyget är att följa upp de händelserapporter som myndigheten tar emot. Utfallet från rapporterna visar att många händelser grundar sig i bristande planering, förberedelser och kännedom om vilka regler som gäller. Transportstyrelsen har därför tagit fram en webbsida med flygsäkerhetsmaterial. Den har hittills haft cirka 4 000 besök.

Internationellt samordnad tillsyn över flygplan

Ett exempel på Transportstyrelsens bidrag till säkerhet inom luftfart är rampinspektioner. De har en god förebyggande effekt, vilket bidrar till högre säkerhet. Samordnad planering inom EU leder till att inspektioner fokuseras dit risken och behovet bedöms som störst. Det innebär att de verksamheter och flygplan där det finns flest eller allvarligast anmärkningar får fler inspektioner och tvingas åtgärda sina brister från grunden. Standarden på flygsäkerhet kan mätas med ett EU-framtaget index för rampinspektionerna, där ett lågt index visar på färre eller mindre allvarliga

brister. En acceptabel normal variation bedöms ligga inom spannet 0–1.0 hos en enskild operatör. Transportstyrelsen vidtar särskilda åtgärder mot operatören om index överstiger 1.0 och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA) gör det om index överstiger 2.0.

Tabell 48. Rampinspektioner 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Index utfall	0,52	0,50	0,45	0,56	0,44	0,38

Säkerhet inom spårtrafik

Tabell 49. Olyckor, avlidna och allvarligt skadade inom spårtrafiken 2020–2023

	Medel 2017-2019	2020	2021	2022	2023
Olyckshändelser	61	47	50	47	67
Järnväg	43	32	30	34	44
Spårväg	13	10	16	10	15
Tunnelbana	4	5	4	3	8
Avlidna i olyckor	15	4	17	8	17
Järnväg	13	4	14	8	15
Spårväg	1	0	1	0	1
Tunnelbana	2	0	2	0	1
Allvarligt skadade i olyckor	24	16	20	23	32
Järnväg	9	5	4	11	14
Spårväg	12	8	14	9	11
Tunnelbana	3	3	2	3	7
Själv mord och självmordsförsök	92	90	95	86	95
Järnväg	79	75	90	71	83
Spårväg	0	1	0	1	0
Tunnelbana	14	14	5	14	12
Avlidna i självmord	82	81	85	68	86
Järnväg	72	70	83	60	79
Spårväg	0	0	0	1	0
Tunnelbana	9	11	2	7	7
Allvarligt skadade i självmordsförsök	11	9	10	18	10
Järnväg	6	5	7	11	5
Spårväg	0	1	0	0	0
Tunnelbana	4	3	3	7	5

Källa: Sveriges officiella statistik, Trafikanalys. Bantrafikskador 2023, Statistiken publicerades 2024-06-04. Statistik för 2024 publiceras i juni 2025.

Bantrafiken innefattar tre olika trafikslag – järnväg, spårväg och tunnelbana – som redovisas var för sig.

Under 2023 ökade antalet allvarliga olyckshändelser i bantrafiken. 5 urspårningar vid tågrörelse inträffade och 2 olyckor eller tillbud med farligt gods som även resulterade i utsläpp av farligt gods. Inom järnvägen var kollisioner vid vägforsning i plan den vanligaste typen av olycka och den näst vanligaste olyckstypen var personskador. Inom spårvägen var personolyckorna den vanligaste olyckstypen och de har ökat något. Samtliga olyckshändelserna inom tunnelbanan var relaterade till personolyckor.

Statistiken om bantrafikskador baseras till största del på uppgifter om olycks- och självmordshändelser från Strada. Antalet omkomna inom järnväg varierar mellan åren. Av de 17 omkomna i olyckor var 59 procent män och av de 86 omkomna i självmord var 70 procent män. Inom spårvägen inträffade inga självmordshändelser.

Det är väldigt få personer som omkommer inom spårväg men däremot står trafikslaget för en betydande andel allvarligt skadade. Till skillnad från vägtrafiken är antalet omkomna i bantrafiken större än antalet allvarligt skadade. Orsaken är att kollisionerna ofta är väldigt våldsamma och därmed oftast dödliga.

Under 2024 var det extra fokus på områden som är prioriterade utifrån analyser och den årliga säkerhetsrapporten, exempelvis växling, plankorsningar, lastsäkring och otillåten stoppsignalpassage. Goda exempel är lastsäkring och växling, där tillsynen lett till en ökad medvetenhet och förmåga att omhänderta risker i tillståndshavarnas verksamheter. Tillsynen inom växling är viktig, eftersom den skapar en ökad förståelse hos järnvägsföretag att arbeta mer proaktivt för att förhindra allvarliga olyckor.

Last och lastsäkring av järnvägsfordon

Bristfällig lastsäkring inom järnväg utgör en allvarlig risk för såväl människor som miljö. De iakttagelser som gjordes vid tillsynerna under 2024 visar att det fortsatt förekommer en hög grad av last- och lastsäkringsbrister inne i lastenheterna. Vissa av dessa lastsäkringsbrister är av allvarlig art där också tungt gods transporteras. Tungt gods i kombination med bristfällig lastsäkring innebär en oacceptabelt hög riskpotential.

Under 8 tillsyner vid terminaler och hamnar inspekterades 53 lastenheter, varav 19 (nästan 40 procent) hade så allvarliga lastsäkringsbrister att de stoppades för fortsatt transport med tåg. Förelägganden om förbud för vidare transport gäller till dess att påvisade lastsäkringsbrister korrigerats. Efter att flera lastenheter stoppats på grund av allvarliga lastsäkringsbrister har branschföreningen Tågföretagen efterfrågat mer information från Transportstyrelsen om tillsynsresultat och tolkningen av lagstiftningen. Två möten genomfördes mellan Transportstyrelsen och branschföreningen med fokus på just detta samt riskkontroll.

Under året stärktes tillsynens metodik och effektivitet genom att Transportstyrelsen inledde en förbättrad samverkan med Polisen. De har vid kontroller bistått med hjälp att bryta plomberingar på lastenheter och sedan återplombera dessa efter utförd kontroll. Sedan tidigare har Transportstyrelsen redan en god samverkan med Kustbevakningen och Arbetsmiljöverket.

Transportstyrelsens tillsyner inom lastsäkring bedöms i stor grad bidra till pålitliga och säkra transporter som gynnar utformningen av ett väl fungerande transportsystem. Därmed kan järnvägens attraktivitet stärkas och på sikt nyttjas effektivare vid både lång- och kortväga transporter.

Tabell 50. Lastsäkring 2020–2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Anmälningar till Transportstyrelsen som påvisar problem med last och lastsäkring	16	11	20	14	10
- varav anmälningar som påvisar problem med semitrailer	4	3	5	0	3
- varav anmälningar till Statens haverikommission (semitrailers)	2	3	5	0	0
Tillsyner ¹ lastsäkring/farligt gods	7	3	11	12	8 ²
Tillsynsärenden ¹ lastsäkring/farligt gods	16	7	30	23	14
Företag med brister inom last och lastsäkring	2	1	12	5	5
Förelägganden relaterade till last och lastsäkring	0, dock information till berörda företag	0	2	1	19

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

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

3.7.3 Miljö och hälsa

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

Transportsystemets miljöpåverkan går inte att minska tillräckligt med endast nationell lagstiftning. Därför är en viktig del av Transportstyrelsens arbete att påverka i internationella forum. På internationell nivå handlar det ofta

om att i samarbete med andra länder driva på för att utvecklingen ska gå mot kraftfullare åtgärder.

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

Det nationella etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Enligt Trafikanalys årsrapport 2024 har sannolikheten minskat för att etappmålet ska nås i tid, bland annat till följd av inbromsning i elektrifieringstakten i vägtrafiken och minskad reduktionsplikt för fordonsbränsle.

Utsläpp av växthusgaser från vägtrafik

Utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken minskade 2019–2023 men minskningstakten måste öka om etappmålet för inrikes transporter ska nås. Trafikanalys pekar på att det är angeläget att öka elektrifieringstakten ytterligare.

Tabell 51. Utsläpp av växthusgaser från vägtrafik 2010 samt 2019–2023

Miljoner ton koldioxidequivaler	2010 ¹ (jmf. år)	2019 ¹	2020 ¹	2021 ¹	2022 ¹	2023
Vägtrafik totalt	19,81	15,62	14,55	14,56	12,89	12,77
Varav:						
Personbilar	12,24	10,50	9,56	9,45	8,45	8,27
Tunga lastbilar	4,99	3,18	3,10	3,22	2,78	2,80
Lätta lastbilar	1,68	1,57	1,56	1,58	1,36	1,40
Bussar	0,79	0,26	0,22	0,20	0,17	0,19

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

Ett exempel på hur Transportstyrelsen bidrar till målet om minskade växthusgasutsläpp är försöksverksamheten för godstransporter som drivs med alternativa bränslen, bland annat eldrift, för behörighet B. Den syftar till att väga upp bristen på förare med behörighet C samt påskynda den gröna omställningen av transportsektorn, se under 3.3.5 Tillståndsprövning vägtrafik.

Ett annat exempel rör bestämmelserna för att minska koldioxidutsläpp från tunga fordon. Under 2024 enades rådet och EU-parlamentet om en revidering av bestämmelserna. Nya mål för tunga lastbilar över 7,5 ton och långfärdsbussar har införts för att minska utsläppen med 45 procent till

2030, 65 procent till 2035 och med 90 procent till 2040. EU-kommissionen ska nu anta de nödvändiga genomförandeakterna för att de nya kraven ska kunna tillämpas inom typgodkännandeförfarandet. Transportstyrelsen har verkat och fått gehör för att genomförandeakterna inte ska innebära orimligt ökade kostnader för tillverkare och myndigheter.

Tabell 52. Andel av olika drivsystem på nyregistrerade tunga fordon 2020–2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Nyregistrerade tunga lastbilar					
- med fordonsgasdrift	3,9 %	4,9 %	7 %	9,9 %	8,5 %
- med eldrift	0,3 %	0,7 %	2,5 %	3,3 %	7,2 %
- med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	95,8 %	94,4 %	90,5 %	86,8 %	84,3 %
Nyregistrerade bussar					
- med fordonsgasdrift	25,5 %	20 %	6,9 %	6,0 %	1,5 %
- med eldrift	11,3 %	24,2 %	19,3 %	31,5 %	28,2 %
- med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	63,2 %	55,8 %	73,8 %	62,5 %	70,3 %

Omställningen av den tunga fordonsflottan kan följas genom att man tittar på vilka drivsystem nyregistrerade fordon har. Under 2024 ökade andelen nyregistrerade eldrivna tunga lastbilar. Bland nyregistrerade bussar minskade andelen med fordonsgasdrift kraftigt och andelen med eldrift minskade något, men eldriften är fortfarande hög bland nya bussar jämfört med lastbilar.

I EU:s beslut om nya mål i normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon (EU 2019/1242) finns krav på att bussar ska elektrifieras. Det kan förklara att nyregistreringen av bussar med gasdrift har minskat. Andelen fordon med eldrift måste öka kraftigt om tillverkare ska kunna nå de beslutade målen.

Utsläpp av växthusgaser från luftfart

Tabell 53. Luftfartens utsläpp 2019–2023

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	2019	2020	2021	2022	2023
Inrikes luftfart	0,48	0,20	0,19	0,31	0,35
Utrikes luftfart	2,68	0,94	1,00	1,83	2,14

Naturvårdsverkets statistik för 2024 kommer i slutet av 2025 och redovisas därför inte i tabellen. Källa: Naturvårdsverket, ”Utrikes sjöfart och flyg, utsläpp av växthusgaser” och ”Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser”

I samband med pandemin minskade både inrikes och utrikes flygande drastiskt. Utifrån data för 2023 är utsläppen från både inrikes och utrikes luftfart lägre än före pandemin men de har börjat närma sig nivåerna som gällde före pandemin. Troliga orsaker till ökningen av utsläpp från inrikes och utrikes flyg 2023 jämfört med 2020–2022 är att ekonomin generellt har

börjat återhämta sig, och befolkningen och företag har släppt på reserestriktioner, vilket har lett till ökat resande med flyg. För att de internationella klimatmålen i linje med Parisavtalet ska nås behöver utsläppen minska i snabb takt, och alla sektorer behöver bidra.

Här är några exempel på hur Transportstyrelsen bidrar till målet om minskade växthusgasutsläpp inom luftfart.

Det nordiska samarbetet är en viktig faktor i myndighetens internationella arbete med flygets miljöfrågor. Sverige ingår i en nordisk-baltisk rotationsgrupp för representation till ICAO:s råd. Den nordiska arbetsgruppen för luftfartens miljöfrågor (N-ALM) är också ett viktigt forum för att kunna lyfta Sveriges perspektiv och ta fram underlag om vilka miljöfrågor som bör drivas inom EU respektive ICAO men också för att hitta samsyn inom vissa luftfartsrelaterade miljöfrågor. Transportstyrelsen var värd för ett N-ALM-möte i Norrköping.

Tillsammans med Energimyndigheten har Transportstyrelsen utsetts till behöriga myndigheter för förordningen ReFuelEU Aviation. Myndigheten har också deltagit aktivt i utvecklingen av EASA:s arbete med att utforma den portal där flygoperatörer ska rapportera in sin bränsleanvändning och begära undantag från tankningskrav, med målet att skapa en bra och smidig rapporteringsprocess.

Vart tredje år tar medlemsländer i ICAO fram en plan som visar åtgärder som genomförs för att minska koldioxidutsläppen från flyget ("State Action Plan on CO2 Emissions Reduction Activities"). Under 2024 fastställdes och skickades en uppdaterad plan in till ICAO från Sverige efter en dialog med statliga och privata aktörer i Sverige. Planen består av en nationell del för Sverige och en gemensam europeisk del som har utarbetats i dialog inom ECAC. Planen visar på åtgärder både för ökad användning av biodrivmedel och för elektrifiering av luftfarten. På kort sikt är ökad användning av biodrivmedel avgörande för flygets omställning.

Utsläpp av växthusgaser från sjöfart

Tabell 54. Sjöfartens utsläpp 2010 samt 2018–2022

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	Ref år 2010	2019	2020	2021	2022	2023
Inrikes sjöfart	0,67	0,70	0,66	0,66	0,69	0,7
Utrikes sjöfart	6,93	6,99	8,31	7,48	6,97	5,43

Naturvårdsverkets statistik för 2024 kommer i slutet av 2025 och redovisas därför inte i tabellen. Tidigare preliminära siffror är uppdaterade i årets tabell. Källa: Naturvårdsverket, "Utrikes sjöfart och flyg, utsläpp av växthusgaser" och "Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser".

Inrikes sjöfart omfattas av etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030. Ingen tydlig

trend, vare sig ökande eller minskande, kan läsas ut av de rapporterade värdena sedan 2010.

Exempel på hur Transportstyrelsen bidrar till målet om minskade växthusgasutsläpp inom sjöfart redovisas här.

Arbetet med att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser handlade under 2024 till stor del om förberedelser för och deltagande i internationella förhandlingar i den internationella sjöfartsorganisationen under FN (IMO), IMO:s miljökommitté MEPC och undergrupper kopplade till den. En viktig, mer specifik insats var att leda arbetet med att ta fram ett EU-gemensamt förslag på hur en fond skulle kunna fungera i ett globalt finansiellt styrmedel för sjöfartens utsläpp av växthusgaser. Ett annat viktigt bidrag är att Sverige genom Transportstyrelsen var representerat i den internationella styrgrupp som är tillsatt för en fördjupad effektbedömning av olika föreslagna styrmedel.

Transportstyrelsen har blivit utpekad myndighet för styrmedlet FuelEU Maritime. Styrmedlet bygger på en EU-förordning och syftar till att minska utsläppen av koldioxid i förhållande till energianvändningen i sjöfarten.

Det nationella forskningsprojektet FEMAR utvärderar hur regelverk inom EU och globalt kan påverka sjöfartssektorn och miljön i Sverige och Skandinavien. Projektet drivs av IVL, Chalmers, och Göteborgs universitet. I projektet har Transportstyrelsen haft möjlighet att beskriva tänkbara styrmedel från IMO och har fått en analys av vilka konsekvenser de skulle kunna föra med sig.

Svavelutsläpp från sjöfart

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

Tabell 55. Oljeprover 2020–2024

Antal	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
Oljeprover till analys	44	65	57	70	46
varav med förhöjd svavelhalt	0	0	0	1	0
Oljeprover tagna med handmätare	21	4	20	25	31
varav med förhöjd svavelhalt	0	0	0	0	
Avvikelser svavelhalt i bunkerbränsle	2	5	0	0	0

¹ Preliminära siffror.

Transportstyrelsen har i samarbete med Chalmers en så kallad sniffer monterad på Öresundsbron. Sniffen mäter svavelhalten i rökgaserna från fartyg som passerar bron för resa in i eller ut ur Östersjön. Den mäter i

realtid och Transportstyrelsen har tillgång till det system som loggar mätningarna. Indikationer skickas med e-post till Transportstyrelsen om fartyg har svavelhalter som överskrider tillåtet värde i rökgaserna från skorstensplymen. Detta ligger sedan till grund för bedömning om huruvida en särskild kontroll ska göras av fartyget.

Sverige arbetar genom Transportstyrelsen aktivt inom Helsingforskonventionen (Helcom) och IMO med att minska miljöpåverkan på den marina miljön från så kallade skrubbrar. En skrubber används när ett fartyg använder ett bränsle med för hög svavelhalt. Skrubbern ”tvättar” avgaserna i skorstenen med vatten som sedan släpps ut i havet. Inom Helcom leder Sverige arbetet med att ta fram en färdplan för hur miljöpåverkan från skrubbrar ska minska i Östersjön. Även inom IMO pågår diskussioner om striktare regler för utsläpp från skrubbrar.

3.8 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Den avgiftsbelagda verksamheten delas in i avgifter som disponeras och avgifter som inte disponeras av myndigheten. Den del som avser avgifter som inte disponeras delas upp i avgifter med krav på full kostnadstäckning och avgifter med undantag från krav på full kostnadstäckning. Analysen görs jämfört med den budget som anges i regleringsbrevet för 2024.

3.8.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

Tabell 56. Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras, med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Offentligrättslig verksamhet								
Adm. felparkeringsavgifter	0	29 111	29 111	0	0	31 000	31 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Sundsvall	0	4 937	4 937	0	0	5 000	5 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Motala	0	3 147	3 147	0	0	7 000	7 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Skurubron	0	15 831	15 831	0	0	11 000	11 000	0
Summa	0	53 027	53 027	0	0	54 000	54 000	0
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	-35 087	113 959	113 715	244	-34 844	120 000	101 000	19 000
Övriga uppdrag ¹	13 610	7 223	9 518	-2 296	11 624	6 000	9 000	-3 000
Summa	-21 478	121 181	123 233	-2 052	-23 220	126 000	110 000	16 000

¹ Rättning av 310 tkr i ackumulerad balans på grund av förändrad hantering av avgift. Rättningen påverkar den utgående balansen.

I tabellen ovan presenteras resultat av avgifter som myndigheten disponerar. Uppdelningen utgår från den struktur som ges i regleringsbrevet för 2024 och delas upp i

- offentligrättslig verksamhet
- uppdragsverksamhet.

Något lägre kostnader inom den offentligrättsliga verksamheten

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

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

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras för system och administrationsutgifter förknippade med avgiftsupptaget. Resterande inkomster förs till Trafikverkets räntekonto i Riksgäldskontoret. Kostnaderna var något lägre än budgeterat och det beror bland annat på lägre kostnader för banktjänster.

Högre kostnader och lägre intäkter inom uppdragsverksamheten

Uppdragsverksamheten består av informationsuttag ur vägtrafikregistret och övriga uppdrag. Resultatet 2024 är lägre än budgeten inom informationsuttaget och det beror bland annat på minskade volymer och ökade kostnader främst inom it. Arbetet med att balansera det ackumulerade resultatet pågår och flera avgifter höjdes under 2023 och kommer att höjas 2025. Inom delområdet försäljning är resultatet negativt vilket innebär att det redan ackumulerade negativa resultatet ökar.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten ”Vem äger fordonet?”, där Transportstyrelsen tidigare tagit ut en avgift för varje fråga. Myndigheten har ackumulerat ett betydande överskott, som i allt väsentligt härrör från sms-tjänsten. För att komma till rätta med överskottet är tjänsten avgiftsfri från och med mars 2023. Transportstyrelsen räknar med att balansera det ackumulerade resultatet över ytterligare två till tre år. Övriga uppdrag omfattar även viss verksamhet inom luftfart. Transportstyrelsen samarbetar med utländska myndigheter inom tillsyn av simulatorer och verkstäder. Resultatet är något lägre än förväntat.

3.8.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Tabell 57. Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans ²	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-134 286	1 345 169	1 380 596	-35 427	-169 713	1 381 000	1 420 000	-39 000
Spårtrafik ¹	8 534	55 010	72 092	-17 082	-8 548	55 000	57 000	-2 000
Sjöfart	-4 422	33 664	30 881	2 784	-1 639	38 000	36 000	2 000
Luftfart	-57 331	135 190	136 521	-1 331	-58 662	154 000	149 000	5 000
Summa	-187 505	1 569 033	1 620 089	-51 056	-238 561	1 628 000	1 662 000	-34 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

² Ackumulerat underskott har justerats ner enligt beslut i regleringsbrev för budgetår 2024 med 43 566 tkr inom vägtrafik, 7 508 tkr inom spårtrafik, 18 703 tkr inom sjöfart och 18 847 tkr inom luftfart.

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

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

Till följd av bland annat pandemin har betydande underskott ackumulerats inom flera områden. Transportstyrelsen har därför fått förlängd tid att balansera merparten av avgifterna. Enligt beslut av regeringen ska avgifterna inom luftfart, sjöfart och vägtrafik vara balanserade senast vid utgången av 2028. Därutöver har regeringen beslutat att Transportstyrelsen fått stryka delar av de befintliga underskotten med totalt cirka 89 miljoner kronor. Beslutet finns angivet i Transportstyrelsens regleringsbrev för budgetår 2024. Avgiftshöjningar har också genomförts de senaste åren och till 2025 är ytterligare avgiftshöjningar beslutade. Transportstyrelsen kommer att följa hur balanserna utvecklas och utesluter inte fler avgiftsförändringar de kommande åren för att nå balans senast 2028.

Årligt underskott inom vägtrafik

Inom trafikslaget vägtrafik fanns vid ingången av 2024 ett ackumulerat underskott, trots att myndigheten fått stryka 43,6 miljoner kronor i ackumulerat underskott. Resultatet 2024 är negativt men något högre än budget med både lägre intäkter och lägre kostnader. Myndigheten arbetar med att vara i balans senast till och med 2028 och flera avgifter har höjts inför 2025.

Inom vägtrafikregisteravgiften blev det årliga resultatet negativt. Det beror på bland annat på högre kostnader inom it och ökade portokostnader. Till följd av resultatet har den ackumulerade balansen blivit negativ. För att komma i balans har avgiften för vägtrafikregistret höjts inför 2025.

Inom området körkort är resultatet lägre än förväntat, vilket ökar på det redan ackumulerade underskottet som föreligger. Avvikelsen beror bland annat på att utbytena och förnyelserna av körkort var lägre än förväntat. Eftersom 2024 var ett så kallat högvolymsår, blir avvikelsen betydande. Transportstyrelsen höjde avgiften från och med 2024 och för att ta igen det ackumulerade underskott och omhändertaga kostnadsökningar är ytterligare en avgiftshöjning beslutad från och med 2025.

Inom den övriga tillstånds- och tillsynsverksamheten finns både negativa och positiva avvikelser. För hållbarhetsprovning av avgasrening är resultatet betydligt högre med anledning av lägre kostnader. Det beror på att ingen verksamhet bedrevs under året.

Lägre resultat inom spårtrafik

Inom spårtrafik är den ingående balansen 2024 positiv för trafikslaget och därutöver har trafikslaget beviljats att stryka 7,5 miljoner kronor i ackumulerat underskott inom ett svårbalanserat område. Resultatet för 2024 är däremot negativt och lägre än budgeten, vilket medför att det i utgången av året ackumulerats underskott på trafikslagsnivå. För att nå full kostnadstäckning och ackumulerad balans inom trafikslaget är flera avgiftshöjningar beslutade från och med 2025.

Efter att den större delen av de svenska järnvägsfordonen flyttades över till det europeiska fordonsregistret för järnvägsfordon (EVR) år 2023 har upplägget med en årlig registerhållningsavgift ändrats för dessa fordon. Transportstyrelsen tar i stället från och med 2024 ut en avgift för ett antal olika åtgärder som en fordonsinnehavare kan ansöka om. Det har varit svårt att uppskatta antalet ansökningar för de olika åtgärderna och därmed beräkna och få ekonomisk balans.

Något högre resultat än förväntat inom sjöfart

Huvuddelen av avgifterna inom sjöfart har inte krav på full kostnadstäckning. Den del som har krav på full kostnadstäckning visar ett positivt resultat 2024 och är något bättre än budgeten. Utöver detta beviljades 18,7 miljoner kronor till att justera ned det ackumulerade underskottet, vilket medför att trafikslaget är nära balans vid utgången av 2024. Därför var behovet av avgiftshöjningar, till 2025, begränsade till ett fåtal områden. Jämfört med budget finns vissa avvikelser inom specifika områden. Inom tillsyn av sjöfartsskydd i hamn är resultatet negativt, eftersom den ansträngda resurssituationen innebär att förnyelse av tillstånd inte kunnat genomföras i nödvändig omfattning. Resultatet visar sig i lägre intäkter på grund av att antalet tillståndshavare som utgör underlag för årsavgift var färre än förväntat.

Lägre intäkter och kostnader inom luftfart

Luftfart visar ett sämre resultat än planerat för 2024. Både intäkterna och kostnaderna är lägre än planerat men avvikelsen från intäkterna är större,

vilket gör att utfallet blir sämre än förväntat. Trafikslaget har fått stryka 18,8 miljoner kronor i ackumulerat underskott men har fortsatt underskott vid utgången av 2024. Transportstyrelsen höjde avgifterna inom luftfart 2024, men återhämtningen av det ackumulerade underskottet är planerat att påbörjas i och med avgiftshöjningarna inför 2025 och kommande år.

De lägre intäkterna är främst hänförliga till registerkontroller och drönare. Inom registerkontroller avviker intäkterna, eftersom inkomna ansökningar är lägre än förväntat. Intäkterna inom drönare är lägre på grund av lägre volymer än budgeterat.

Kostnaderna är lägre bland annat inom tillsyn av fortlöpande luftvärdighetsövervakning. Det beror på att färre timmar har registrerats än budgeterat, eftersom inspektörerna har gjort annan tillsyn än inspektioner av luftfartyg.

Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Tabell 58. Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Spårtrafik ¹	-43 125	331	7 081	-6 750	-49 875	0	4 000	-4 000
Sjöfart	-115 264	50 426	57 998	-7 572	-122 835	48 000	57 000	-9 000
Luftfart	-148 047	15 724	45 034	-29 309	-177 357	18 000	38 000	-20 000
Summa	-317 095	66 481	110 112	-43 631	-360 726	66 000	99 000	-33 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

För vissa områden har Transportstyrelsen möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna för verksamheten. Det rör framför allt viss tillsyn inom luftfart, tillsyn och registerhållning inom sjöfart, tillstånd för medicinska dispenser inom spårtrafik samt verksamhet som rör museiorganisationer inom spårtrafik. Det är områden där ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher. Därmed finns inget krav på att intäkter och kostnader ska balansera över tid. Den del av kostnaderna som inte täcks av intäkter belastar anslagspost verksamhet som inte finansieras med avgifter. I praktiken innebär det att inget underskott ackumuleras. Behovet av subvention var under 2024 högre än vad Transportstyrelsen hade planerat.

Sjöfart visar ett högre resultat än planerat, vilket främst beror på högre intäkter inom vattenskoter och inom tillsyn av inflaggning av fartyg och nybyggnation av fartyg.

Inom luftfart är utfallet för intäkterna lägre än budgeterat på grund av bland annat färre tillstånd inom luftvärdighetsorganisationer. Kostnaderna är högre än budgeterat, vilket bland annat beror på högre personalkostnader jämfört med budget.

3.8.3 Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet

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

Transportstyrelsen ska också redovisa intäkter som redovisas mot inkomstitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Tabell 59. Avgiftssystemet för undervägsavgifter

belopp i tkr	2022	2023	2024
Intäkter	294 217	315 544	285 701
Kostnader	281 513	310 903	280 979
Resultat	12 704	4 641	4 722

Transportstyrelsen ingår i systemet med undervägsavgifter och förvaltar systemet i Sverige. Kostnaderna består av Sveriges medlemsavgift till Eurocontrol, utbetalningar till flygplatser för kommunikation, navigation och övervakning samt Transportstyrelsens kostnader för regelgivning och tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum. Intäkterna får Transportstyrelsen från Eurocontrol, som fakturerar flygbolagen baserat på genomförda flygningar. Resultatet visar ett överskott på 4,7 miljoner kronor som Transportstyrelsen har redovisat mot inkomstitel. I tabellen ovan visas de totala intäkterna. De intäkter som har redovisats mot inkomstitel återfinns även i tabell 61.

Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

Tabell 60. Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

belopp i tkr	2022	2023	2024
Ingående balans	-753 030	-1 034 890	-1 365 636
Intäkter	554 611	699 575	705 814
Kostnader	836 471	1 030 321	1 246 016
Resultat	-281 860	-330 746	-540 202
Kapitaltillskott ¹			1 035 000
Utgående balans	-1 034 890	-1 365 636	-870 838

¹ Enligt beslut i regleringsbrev för budgetår 2024.

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

Till följd av pandemin minskade flygtrafiken kraftigt, vilket ledde till minskade intäkter. Kostnaderna påverkades inte i samma utsträckning, eftersom en stor del av flygplatsernas kostnader är fasta. Det innebar att stora negativa resultat upparbetades. Transportstyrelsen fick under 2024 ett kapitaltillskott på 1 035 miljoner kronor för att täcka ackumulerat resultat och undvika kraftiga avgiftshöjningar i närtid. Trafikvolymerna är också

fortsättningsvis på en lägre nivå än före pandemin, vilket innebär att negativa balanser har fortsatt att upparbetas. Transportstyrelsen arbetar för närvarande med en plan för att balansera underskottet vid utgången av 2033.

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

Tabell 61. Intäkter som redovisas mot inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter 2022	Intäkter 2023	Intäkter 2024
Överskott undervägsavgifter	12 704	4 641	4 722
Felparkeringsavgifter	59 076	54 486	52 503
Rest- och dröjsmålsavgifter	81 006	76 464	68 436
Överlastavgifter	24 372	26 232	30 763
Överträdelse kör- och vilotider	28 769	40 447	28 224
Överträdelse cabotage	-1 482	462	520
NIS	125	580	3 935
Övriga sanktionsavgifter	-	-98	172
Redovisning oplacerade medel	-	-	249
Summa	204 570	203 214	189 525

Tabellen ovan visar det överskottet inom avgiftssystemet med undervägsavgifter samt olika typer av böter och sanktionsavgifter, framför allt statens del av felparkeringsavgifterna, rest- och dröjsmålsavgifter samt överträdelseavgifter.

3.8.4 Transportstyrelsens åtgärder för att hantera obalanser i den avgiftsbelagda verksamheten

För att komma till rätta med befintliga obalanser efter pandemin har Transportstyrelsen inkommit med två olika framställningar till Regeringskansliet. Med anledning av den första framställan⁴, som lämnades till regeringen under 2021, beslutade regeringen i regleringsbrevet för 2022 att Transportstyrelsens avgifter inom luftfarts, sjöfarts och vägtrafik skulle vara i balans senast till och med 2028. Det innebar en förlängning från normala 3 år till 7 år. Med anledning av den andra framställan⁵ beslutade regeringen i myndighetens regleringsbrev för 2024 att totalt 88,6 miljoner kronor av de upparbetade underskotten kunde strykas.

För att uppnå balans till 2028 har Transportstyrelsen arbetat enligt en modell som innebär att avgifterna höjts i tre steg under åren 2023–2025. Enligt den höjning som trädde i kraft den 1 januari 2025 ska avgifterna i allt väsentligt

⁴ Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet (TSG 2021-9198).

⁵ Framställan om åtgärder avseende Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet (TSG 2023-1595).

vara på en sådan nivå att balans uppnås till och med 2028. Det kan dock finnas skäl till ytterligare avgiftsjusteringar fram till 2028 beroende på utfall och för att balansera avgifterna mellan olika områden inom respektive trafikslag. För närvarande bedömer Transportstyrelsen att det är möjligt att uppnå balans till 2028, men att det inom vissa trafikslag finns fortsatta utmaningar.

Åtgärder för att undvika framtida obalanser

Transportstyrelsen är medveten om de historiska problemen med obalanser inom den avgiftsbelagda verksamheten. Därför har det under de senaste åren varit ett ökat fokus på myndighetens avgifter, och i synnerhet på upparbetade obalanser. I syfte att skapa bättre kontroll över upparbetade balanser har myndigheten identifierat och utvärderat ett antal olika åtgärder. Vissa åtgärder har redan implementerats, medan andra fortfarande ligger som förslag.

Förändrat årligt avgiftsarbete

Transportstyrelsen arbetar årligen med att se över och beräkna avgifterna, och nödvändiga avgiftsjusteringar genomförs i samband med nytt kalenderår. Tidigare har Transportstyrelsens avgifter för nästkommande år kalkylerats redan under våren för att remitteras externt innan sommaren. Det har inneburit att resultatet under innevarande år inte kunnat beaktas i samband med avgiftsberäkningarna. Därmed har inte avvikelserna kunnat hanteras omgående utan med en fördröjning på ett år, vilket medför att ytterligare obalanser upparbetas. Särskilt påtagligt har detta visat sig i samband med ny verksamhet där volymerna är okända och svåra att uppskatta samt vid större kostnadsförändringar.

Den förändrade tidsplanen för det årliga arbetet med avgifter innebär även fortsättningsvis att avgifterna förändras en gång per år, och att förändringen genomförs i samband med årsskiftet. Däremot kommer avgiftsförslaget varje år att färdigställas först under hösten. Det innebär en möjlighet för Transportstyrelsen att följa upp och beakta resultatet under innevarande år.

Det är myndighetens ambition att genom denna förändring få möjlighet att hantera åtminstone större och påtagligare avvikelser i ett tidigare skede. Tidsplanen för avgiftsarbetet förändrades under 2024 och utvärdering kommer att genomföras.

Bredare uppföljningsområden

Enligt Transportstyrelsens ekonomimodell ska myndighetens avgifter fastställas så att balans uppnås per produkt, vilket innebär att intäkter och kostnader över tid ska balansera för varje produkt. Varje produkt fungerar således som ett enskilt resultatområde. För närvarande använder sig Transportstyrelsen av drygt 200 aktiva produkter inom den avgiftsbelagda verksamheten. Produkterna består av en eller flera avgifter och ska vara

utformade så att de vänder sig mot ett specificerat kollektiv som är direkt kopplat till de ärenden som ingår i produkterna. Det stora antalet produkter medför en betydande administration, samtidigt som träffsäkerheten i avgiftsberäkningarna blir problematisk, vilket medför stora resultatavvikelser. Avvikelseerna hänförs bland annat till variationer i volymer inom verksamhet som är efterfrågestyrd, svårigheter i att få till en rättvis tidredovisning, schabloniserade kostnadsfördelningar som inte överensstämmer med utfall eller specifika situationer som gör att kostnaderna tillfälligt ökar. Särskilt inom de mindre produkterna kan dessa avvikelser bli orimligt stora, med svårhanterliga balanser som en direkt konsekvens.

I syfte att skapa ett stabilare avgiftssystem med mindre krav på avgiftsförändringar och en minskad administration kommer myndigheten att sträva efter att minska antalet uppföljningsområden. Färre uppföljningsområden innebär att myndigheten verkar för att följa avgifterna inom bredare produkter där flera avgifter kan inkluderas i samma produkt. Fördelarna med att följa avgifterna bredare bedöms främst vara en minskad administration med mindre procentuella avvikelser och en förhoppning om stabilare nivåer på avgifterna.

Det bör dock noteras att alltför breda produkter med många avgifter samlade i ett gemensamt uppföljningsområde medför en mindre detaljerad uppföljning som kan bli föremål för synpunkter. Vid en hopslagning till bredare produkter behöver det därför alltid göras en avvägning mellan vad som är praktiskt hanterbart och hur detaljerad uppföljningen behöver vara. Arbetet har initierats men kommer att fortgå under flera år, där hopslagningen löpande behöver utvärderas och bedömas.

Övriga åtgärder

Utöver dessa åtgärder arbetar Transportstyrelsen brett och bland övriga åtgärder märks framför allt

- bättre beaktande av myndighetens avgifter i samband med planering och förändrad verksamhet
- tydligare ansvar för avgiftsresultat och ackumulerade balanser
- ökat fokus på uppföljning av balanser inom Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet.

3.9 Uppföljning av investeringsbudget

Tabell 62. Uppföljning av verksamhetsinvesteringar per objekt enligt regleringsbrev

tkr	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2023	2024 Utfall	2024 Budget	Differens	2025 Prognos ¹	2026- Prognos ¹
Verksamhetsinvesteringar per objekt							
Nytt vägtrafikregister	1 113 913	183 251	131 162	127 400	-3 762	167 600	631 900
Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB)	613 358	259 701	46 657	75 000	28 343	49 000	258 000
Effektivt kundflöde	67 341	43 194	8 247	12 700	4 453	10 900	5 000
It-drift i egen regi	175 461	73 975	101 486	142 000	40 514	0	0
Säkerhetshöjande it-åtgärder	100 938	73 120	22 867	40 300	17 482	5 000	0
Nytt bildfångstsystem	132 992	74 666	57 227	32 200	-25 027	1 100	0
Nytt tillsynssystem Sjö (TREFH)	50 546	30 214	8 932	6 600	-2 332	6 900	4 500
Fordonsskatt 2.0	47 109	27 848	4 561	10 200	5 639	9 600	5 100
Mina sidor	37 193	22 098	7 395	6 100	-1 295	2 700	5 000
Robust elförsörjning	40 283	24 465	15 819	17 500	1 681		
Summa utgifter för investeringar	2 379 134	812 531	404 352	470 000	65 697	252 800	909 500
Finansiering							
Lån i Riksgäldskontoret	1 359 316	426 422	215 944	226 000	10 106	159 000	558 000
Anslag	929 355	353 602	168 453	216 000	47 547	85 800	321 500
Avgifter som disponeras	90 463	32 507	19 956	28 000	8 044	8 000	30 000
Summa finansiering	2 379 134	812 531	404 352	470 000	65 697	252 800	909 500
Varav investeringar i anläggningstillgångar							
Datasystem, rättigheter m.m.	1 222 642	353 245	162 097	156 000	-6 097	149 300	558 000
Maskiner och inventarier	91 691	48 712	38 028	53 000	15 021	5 000	0
Fastigheter och mark	0				0		
Övriga verksamhetsinvesteringar	44 983	24 465	15 819	17 000	1 181	4 700	0
Summa investeringar i anläggningstillgångar	1 359 316	426 422	215 944	226 000	10 106	159 000	558 000

Tabellen ger inte en fullständig bild av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar.

¹Prognos 2025 och prognos 2026- är senast uppdaterad prognos och avviker därmed mot den prognos som lämnades i regleringsbrev 2024.

I tabellen ovan redovisas en uppföljning av de verksamhetsinvesteringar som specifikt anges i myndighetens regleringsbrev. Nedan följer kommentarer till de största avvikelserna mellan utfall och budget samt framtida prognos.

Den största delen av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar utgörs av utveckling av datasystem. Utöver de immateriella verksamhetsinvesteringarna finns också stora materiella verksamhetsinvesteringar som avser uppbyggnad av egen it-drift, säkerhetshöjande it-åtgärder och åtgärder inom civilt försvar. Prognosen för verksamhetsinvesteringarna uppdateras löpande tre gånger per år. Det finns

vissa osäkerheter i prognoserna på grund av att flera av verksamhetsinvesteringarna är komplexa och delvis beroende av varandra.

Utfallet för 2024 innebär att 86 procent av årets beslutade budget för myndighetens större verksamhetsinvesteringar har nyttjats. Avvikelsen gentemot budget hänförs främst till att medel för omkostnader inte har nyttjats för it-drift i egen regi och säkerhetshöjande it-åtgärder. Det beror dels på att kostnaderna har överskattats vid tidigare beräkningar, dels på att omprioriteringar gjordes vid ingången till 2024, vilket inte påverkade arbetet utan det kunde genomföras som planerat. Verksamhetsinvesteringen för it-drift i egen regi och säkerhetshöjande it-åtgärder slutförs under början på 2025 och blir sedan en del av den löpande it-driften.

Projekt Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB) hade lägre takt under 2024 och nyttjade drygt 60 procent av 2024 års budget. Den lägre takten beror till största delen på att kunskapen om hur komplexiteten i angränsande system påverkar utvecklingsarbetet har ökat och att resurser har behövt prioriterats till andra utvecklingsarbeten, framför allt till Nytt bildfångstsystem. Prognosen för 2025 och framåt har uppdaterats jämfört med regleringsbrevet för 2024, vilket beror på att det sedan hösten 2023 finns prognos för hela projektiden. Det innebär att den totala prognostiserade kostnaden har ökat med cirka 190 miljoner kronor gentemot prognosen i regleringsbrevet för 2024.

För Nytt bildfångstsystem är utfallet för 2024 till 25 miljoner kronor högre än tilldelad budget. Det beror på att arbetet blivit mer omfattande på grund av ökad komplexitet jämfört med vad som tidigare beräknades. Utvecklingsarbetet har också prioriterats högre med hänsyn till beräknad livslängd i befintliga system. För att öka takten har därför fler resurser behövt prioriterats till utvecklingen. Den totala kostnaden har därmed påverkats av att ny funktionalitet har tidigare lagts eller tillkommit. Verksamhetsinvesteringens prognostiserade totala kostnad har därmed ökat gentemot de uppgifter som lämnades i regleringsbrevet för 2024.

Nytt tillsynssystem Sjö (TREFH) uppvisar ett utfall för 2024 som överstiger budget med cirka 2,3 miljoner kronor. Verksamhetsinvesteringens prognostiserade totala kostnad har ökat jämfört mot vad som lämnats i regleringsbrev 2024. Förändringen beror på en utökning och förlängning av uppdraget. Utökningen beror bland annat på mottagningsdirektivet (avfallshantering för fartyg och hamnar). Förlängningen beror dels på resursbrist i verksamheten, dels på att annan utveckling i viss mån kommer ta samma utvecklingsresurser i anspråk under nästa år.

Prognosen för 2025 och framåt har uppdaterats jämfört med den som lämnades i samband med regleringsbrev 2024. För 2025 innebär det en

minskning med totalt cirka 30 miljoner kronor, vilket beror på att flera av utvecklingsarbetena har skjutits framåt i tiden, främst USB och VTR.

Prognosen för 2026 och framåt har höjts gentemot regleringsbrevet 2024 med knappt 280 miljoner kronor. Den höjda prognosen beror till stor del på att planeringsperioden har utökats i myndighetens underlag så att det numera finns prognos för hela utvecklingsarbetena. Höjningen av prognosen beror även på att komplexiteten har ökat i flera utvecklingsarbeten och de har därmed förlängts i tid och utökats i omfattning. Det gäller främst USB men också Nytt VTR.

3.10 Medarbetare och kompetens

För Transportstyrelsens måluppfyllelse är det avgörande att medarbetarna har rätt kompetens, känner stort engagemang för uppdraget, trivs och vill utvecklas i myndigheten. Transportstyrelsen ska ha en god arbetsmiljö som främjar hälsa, allas delaktighet och lika villkor.

Ett ansträngt ekonomiskt läge försvårar kompetensförsörjningen

Till följd av det ansträngda ekonomiska läget har Transportstyrelsen saknat förutsättningar att återanställa när en medarbetare valt att sluta sin anställning. I maj infördes ett generellt anställningsstopp. En särskild prövning har därför föregått all rekrytering. Transportstyrelsen varslade i september om risk för uppsägningar av upp till 30 medarbetare och ett arbete inleddes med att omplacera befintliga medarbetare till delar av verksamheten där lediga jobb finns. Detta omställningsarbete gav resultat och flera medarbetare har blivit omplacerade till verksamhet som varit i behov av kompetens. Myndighetens besparingsåtgärder visade sig ge avsedd effekt och de ekonomiska utmaningar som återstår bedömdes kunna hanteras utan uppsägningar. Omställningsprocessen avbröts därför i januari 2025.

Samtidigt som myndigheten behöver minska antalet anställda i viss verksamhet behöver alltså annan verksamhet mer eller annan kompetens. Prioriterade områden såsom Nytt VTR och införande av egen it-drift behöver ny och mer kompetens. Även verksamhet som förlorat nödvändig kompetens genom egna uppsägningar och som fått en prövning om rekrytering godkänd behöver rekrytera. Till följd av det ekonomiska läget och omställningsarbetet har många verksamheter varit tvungna att avvakta med rekryteringar. Sammantaget har detta orsakat att alla uppgifter inte blir utförda och nya risker har uppstått i arbetsmiljön för chefer och medarbetare. Myndigheten har behövt prioritera bland de uppgifter som ska lösas.

I de flesta fall när myndigheten söker kompetens genom rekrytering hittar verksamheten den kompetens som behövs. Det har generellt blivit något lättare att rekrytera och behålla kompetens. Det beror troligen på att Sverige

är inne i en lågkonjunktur, vilket brukar vara en faktor som bidrar till att underlätta kompetensförsörjningen för den statliga sektorn. Således finns det faktorer som både gynnade och försvårade myndighetens möjlighet till kompetensförsörjning under 2024.

Många medarbetare upplever att Transportstyrelsen är en attraktiv arbetsgivare, vilket är en viktig förutsättning för myndighetens kompetensförsörjning. Den senaste undersökningen av Transportstyrelsens attraktivitet visar att en tydlig majoritet av medarbetarna rekommenderar Transportstyrelsen som arbetsgivare. Attraktiviteten har bestått över tid och är oförändrad i jämförelse med 2022 års mätning.

Myndighetssamarbete för kompetensförsörjning till staten

För att främja kompetensutbyte och kompetensutveckling mellan olika myndigheter samt stärka statens arbetsgivarvarumärke i Östergötland fortsatte Transportstyrelsen 2024 sitt samarbete med nio andra myndigheter i Östergötlands län. Under året ledde samarbetet till ett antal personallån; bland annat lånade Transportstyrelsen ut en medarbetare. Åtgärder för att sprida kunskap och intresse för samverkan av den här formen har genomförts.

Ett förtroendefullt ledarskap och medarbetarskap

Den senaste medarbetarundersökning visar att Transportstyrelsen har kommit en bra bit på väg mot ett förtroendefullt ledarskap och medarbetarskap. Många av medarbetarna har goda förutsättningar att göra ett bra jobb och må bra på jobbet. 93 procent svarade att de är engagerade i sitt arbete och 73 procent att de totalt sett är nöjda med sin arbetssituation. Motsvarande siffror i slutet av 2022 var 93 respektive 70 procent. Myndigheten har lyckats bra med att bevara medarbetarnas höga engagemang i arbetet över tid.

En arbetsplats fri från kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier

Det råder självklart nolltolerans mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier på arbetet inom Transportstyrelsen. Medarbetarundersökningen visar att antalet som upplever sig som utsatta i arbetsmiljön har minskat sedan förra mätningen. Tidigare undersökning visade att den som blir utsatt inte alltid informerar arbetsgivaren om det. Därför har myndigheten vidtagit åtgärder för att göra rutiner kända och lätta att förstå. Det är nu fler som informerar arbetsgivaren om utsatthet än tidigare. Det ger arbetsgivaren bättre förutsättningar att arbeta med åtgärder för att utsattheten ska upphöra och att förbättra arbetet med förebyggande åtgärder.

3.10.1 Anställda och personalomsättning

Tabell 63. Anställda 2022–2024

Anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2022	2023 ¹	2024	2022	2023 ¹	2024
Antal totalt	2 187	2 269	2 251	40	24	8
Antal kvinnor	1 192	1 231	1 203	29	11	4
Antal män	995	1 038	1 048	11	13	4
Andel kvinnor	55 %	54 %	53 %	72 %	46 %	50 %
Andel män	45 %	46 %	47 %	28 %	54 %	50 %

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

Antalet anställda har minskat på myndigheten. Det beror på en ansträngd ekonomisk situation, där rekrytering enbart skett efter en särskild prövning av generaldirektören. Bland annat införandet av egen it-drift innebar en ökning med ett tjugotal personer under 2024. För övriga delar av verksamheten innebar det att antalet tillsvidareanställda minskat med cirka 40 personer. Flera verksamheter har svårt att klara sitt uppdrag med anledning av att de har för lite personal på plats.

Transportstyrelsen har utöver anställd personal cirka 230 konsulter som leds av och arbetar i verksamheten, främst inom it. Dessa konsulters timmar omräknat i antal årsarbetskrafter var cirka 140 årsarbetskrafter, vilket är oförändrat jämfört med 2023. Under senare delen av 2024 minskade antalet konsulttimmar till följd av myndighetens åtgärder för att minska kostnaderna.

Tabell 64. Personalomsättning 2022–2024

Personalomsättning	2022	2023	2024
Kvinnor	8 %	9 %	7 %
Män	11 %	8 %	6 %
Totalt	9 %	8 %	7 %

Personalomsättningen uppgår till 7 procent i år. Det är en procentenhet lägre än föregående år. Personalomsättningen varierar i hög grad mellan de olika verksamheterna.

Totalt slutade 224 medarbetare sin anställning på Transportstyrelsen under året, varav 31 avgick med ålderspension.

Tabell 65. Transportstyrelsens chefer 2022–2024

Chefer, antal och andel per 31 december	2022	2023	2024
Kvinnor	96 (56 %)	99 (57 %)	98 (58 %)
Män	75 (44 %)	75 (43 %)	71 (42 %)
Totalt	171	174	169

Antalet medarbetare på myndigheten blev mindre och det gäller även chefer. Könsfördelningen är fortsatt jämn men andelen kvinnor fortsätter att öka.

Tabell 66. Medelålder 2022–2024

Medelålder	2022	2023	2024
Kvinnor	45	46	47
Män	46	45	48

Tabell 67. Åldersfördelning 2022–2024

Antal medarbetare per 31 december	Kvinnor			Män		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Ålder						
20–29	72	69	52	63	59	52
30–39	311	331	320	241	248	242
40–49	387	394	370	287	300	281
50–59	302	325	325	296	317	337
60–65	113	115	126	100	111	118
66–	7	8	10	8	16	18

Det är fler som väljer att arbeta efter 66 års ålder. I och med att riktåldern för de olika delarna i den allmänna pensionen ändrats bedömer myndigheten att det är en naturlig följd.

3.10.2 Sjukfrånvaro

Tabell 68. Sjukfrånvaro 2022–2024

Procent	2022	2023	2024
Total sjukfrånvaro	4,6	4,9	4,4
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	44,7	55,1	50,4
Total frånvaro, kvinnor	5,6	5,7	5,3
Total frånvaro, män	3,3	3,9	3,4
Total frånvaro, anställda –29 år	5,2	5,3	6,2
Total frånvaro, anställda 30–49 år	4,3	4,6	4,6
Total frånvaro, anställda 50– år	4,8	5,2	4,1

Sjukfrånvaron minskade något under 2024 jämfört med 2023 och 2022. Den var fortsatt högre bland kvinnor än bland män. Sjukfrånvaron var generellt högre inom verksamheter där man handlägger stora ärendevolymer.

3.11 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas återrapporteringskrav samt regeringsuppdrag som ska ingå i årsredovisningen och som inte hör till verksamhet som redovisas i annat kapitel. Här redovisas även en lista över regeringsuppdrag som redovisats under 2024 samt de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen och ännu inte redovisats.

3.11.1 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar

Transportstyrelsen ska redovisa användningen av de medel som tillförts myndigheten under anslaget civilt försvar, enligt regeringsbeslutet ”Anvisningar för det civila försvaret för försvarsbeslutsperioden 2021–2025”. Under 2024 förbrukade Transportstyrelsen 42,4 miljoner kronor. Tilldelat anslag var 49,1 miljoner.

Tabell 69. Förbrukning av anslagspost Civilt försvar 2024

		Belopp tkr
Personalkostnader	Kostnader för anställda som arbetat inom civil beredskap. Inklusiva personalrelaterade kostnader, t.ex. kompetensutvecklingsinsatser.	32 441
Lokalkostnader	Avskrivningskostnader för investeringar i lokaler av betydelse för myndighetens civila beredskap.	8 754
Övriga kostnader	Avser bl.a. it-utrustning, licenser och konsulter.	1 232

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

försvaret inom transportområdet som helhet. Myndigheterna kom överens om nedanstående prioritering vid fördelningen:

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

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

- Förmågan att genomföra säkerhets- och beredskapsrelaterade analyser av egen verksamhet har fortsatt utvecklats. Myndigheten har förmåga att genomföra dessa analyser med egen personal (utan konsultstöd).
- Förmågan att samverka inom beredskapsområdet transporter har stärkts. Den stärkta förmågan har nyttjats i det gemensamma arbetet med att utveckla beredskapssektorn och för myndighetens och beredskapssektorns arbete inom Nato och i det nordiska samarbetet kring civil beredskap.
- Under 2024 tog myndigheten över it-driften i egen regi. Arbetet med att förbereda och genomföra övertagandet pågick under stora delar av året och avslutades den 31 oktober. Detta arbete omfattade även säkerhets- och robusthetsfrågor kopplat till civilt försvar inom områdena informationssäkerhet, it-säkerhet, personalsäkerhet och fysisk säkerhet. Detta har skapat bättre förutsättningar att bedriva verksamhet också under svårare omständigheter.
- Myndigheten deltog under 2024 i planeringsarbetet inom myndighetssamverkan i Program 2032. Programmet inordnades i ett nytt program benämnt NITIS.
- Krisledningsförmågan har ökat ytterligare genom utvecklad förmåga avseende säkra och robusta kommunikationer (Rakel och signalskydd), funktionen tjänsteman i beredskap samt ökad förmåga vad gäller upprättande av lägesbilder.
- Flera ombyggnationer av lokalerna har genomförts i syfte att öka säkerheten och robustheten. Exempelvis har det fysiska skyddet stärkts vid vissa av myndighetens lokaler. Dessutom har myndigheten genomfört analys och planeringsarbete, som resulterat i ansökan om inrättande av skyddsobjekt på en av verksamhetsorterna. Ansökan handläggs nu av aktuell länsstyrelse.

- Ytterligare ombyggnationer har också genomförts i myndighetens datacenter och robust elförsörjning har etablerats kopplat till vissa av lokaler.
- Förmågan att kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter har utvecklats, i syfte att ha förmåga att hantera Nato-dokumentation på myndigheten.
- Säkerhets- och beredskapskompetensen har stärkts inom hela myndigheten.

3.11.2 Kvalitetssäkring av informationssäkerhetsarbete

Enligt regleringsbrevet ska Transportstyrelsen redogöra för vilka kvalitetssäkringsverktyg eller metodstöd som har använts för att utvärdera och utveckla informationssäkerhetsarbetet. Redogörelsen ska även omfatta vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av resultatet.

Informationssäkerhetsarbetet i myndigheten styrs med ett ledningssystem för informationssäkerhet, som är en anpassad del av Transportstyrelsens övergripande ledningssystem. Sedan ledningssystemet för informationssäkerhet infördes har det utvärderats och redovisats varje år. Under de senaste åren sker denna redovisning av resultat och föreslagna åtgärder gemensamt med områden gällande kvalitet och miljö till myndighetens ledningsgrupp.

Underlagen för kvalitetssäkring kompletteras löpande med nya modeller och perspektiv. Myndigheten har för tredje året i rad använt den så kallade mognadsdialogen, som är en mättningsmodell framtagen av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). För några år sedan utvecklades utvärderingen ytterligare med aspekter från MSB:s verktyg Infosäkkollen. Genom att inkludera Infosäkkollen är målsättningen att kvalitetssäkringen utvecklas ytterligare och fortsätter driva myndighetens styrning inom informationssäkerhet framåt.

Myndigheten använder dessa kvalitetssäkringsverktyg för att ge tydliga och väl grundande rekommendationer för fortsatt utveckling. Det möjliggör att få en indikation på om informationssäkerheten förbättras, försämras eller är oförändrad på en övergripande nivå. Vidare kan verksamheterna själva vidta specifika åtgärder med anledning av det egna resultatet av analysen.

Myndigheten arbetar även utifrån den återkoppling som presenteras i Infosäkkollen efter att kompletterande data tillförs av MSB. Med hjälp av dessa data är det möjligt för Transportstyrelsen att jämföra sitt eget resultat med andra svarande organisationers på gruppnivå och även att samverka mellan organisationer kring resultaten. Regelbundna uppföljningar av kvalitetssäkringen pågår. Målet med dessa uppföljningar är att verktyget och

metodikerna runt Infosäkkollen fortsätter att vara en integrerad del av det systematiska informationssäkerhetsarbetet.

Åtgärder som Transportstyrelsen har vidtagit med anledning av föregående års resultat var bland annat en undersökning av medarbetares kunskaper inom informationssäkerhet, deras kännedom om tillgängliga stöd och verktyg, regler, krav och informationssäkerhetsrelaterade hot, sårbarheter och risker. Resultatet kommer att användas som underlag för utveckling av framtida utbildningsinsatser.

Transportstyrelsen har utvecklat ett myndighetsövergripande stöd för att förenkla införandet av informationssäkerhetskrav i avtal med utomstående parter. Stödet innebär också att när dessa granskas så kan det göras på ett strukturerat sätt. Vidare jobbar myndigheten med förbättringar av arbetssättet för riskanalys, inklusive mallar och vägledningar, för att tydligare illustrera samband mellan bedömd risk och dess sannolikhet. Hanteringen och bevakningen av lägesbilder och annan omvärldsbevakning gällande cybersäkerhet har förbättrats.

3.11.3 Sammanställning av regeringsuppdrag

Nedan följer en sammanställning av regeringsuppdrag till Transportstyrelsen som redovisats 2024 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till myndigheten men som ännu inte redovisats.

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

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende prioritering i arbetet med civilt försvar	TSG 2019-10118	Enligt regeringsbeslut 2015-12-10 avseende planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK).
2020-12-10	Uppdrag att fortsätta ta emot personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga för praktik 2021–2023	TSG 2020-11237	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2020-12-16	Uppdrag att fortsätta ta emot nyanlända arbetssökande för praktik 2021–2023	TSG 2020-11444	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2022-01-28	Uppdrag att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen	TSG 2022-831	2024-01-24 och därefter vartannat år
2022-03-21	Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige	TSG 2022-2879	2024-03-08 (slutredovisning), delredovisning vid behov

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2022-07-12	Uppdrag att genomföra den nationella strategin för marknadskontroll	TSG 2022-7117	Via Swedac 2023-07-16 2024-07-16 2025-07-16
2022-09-01	Uppdrag att följa upp mål om handläggningstider samt om bemötande och service hos vissa myndigheter	TSG 2022-8278	2023-02-15 – 2029-02-15
2022-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2023 avseende informationssäkerhet	TSG 2022-12047	2024-02-22
2023-02-28	Uppdrag att genomföra en generell översyn av förarutbildningen	TSG 2023-1619	2024-09-15
2023-06-09	Uppdrag att utforma en försöksverksamhet för att möjliggöra godstransporter med lastbilar som har en totalvikt som understiger 4250 kg för den som har körkort med behörighet B	TSG 2023-4473	2024-03-08
2023-06-22	Uppdrag att se över och förenkla vissa regler avseende allmän platsmark	TSG 2023-4880	2024-04-05
2023-07-15	Uppdrag att analysera hur användandet av drönare i Sverige kan vidareutvecklas	TSG 2023-5511	2024-08-31
2023-08-23	Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet	TSG- 2023-6069	2024-01-31
2023-10-17	Uppdrag att utreda förutsättningarna för körprov i trafik för den som har synfältsbortfall	TSG 2023-7502	2025-06-15
2023-10-23	Uppdrag att se över Polismyndighetens tillgång till uppgifter från befintliga kamerasystem	TSG 2023-7644	2024-03-06
2023-10-26	Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck	TSG 2023-7800	2024-08-16
2023-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende prognoser	TSG 2023-8896	2024-02-05 2024-04-23 2024-07-26 2024-10-21
2023-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende intern styrning	TSG 2023-8896	2025-02-22
2023-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende elektrifierad sjöfart	TSG 2023-8896	2024-11-30
2023-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende att stärka och påskynda förenklingsarbetet	TSG 2023-8896	2024-03-15 2025-03-15 2026-03-15
2023-12-21	Uppdrag om åtgärdsförslag inom det civila försvaret inför nästa försvarspolitiska inriktningsproposition	TSG 2023-8906	2024-03-07
2024-06-13	Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd	TSG 2024-2997	2025-06-16

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2024-06-20	Uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser	TSG 2024-3102	2025-03-31
2024-12-19	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende prognoser	TSG 2024-7404	2025-02-03 2025-04-25 2025-07-25 2025-10-20
2024-12-19	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende användning av artificiell intelligens	TSG 2024-740	2025-06-02
2024-12-20	Uppdrag att redovisa resultat inom ramen för regeringens utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i statliga myndigheter	TSG 2024-7368	2026-01-20
2024-12-23	Uppdrag att se över de medicinska kraven för innehav av körkort avseende adhd, autismspektrumstillstånd m.m.	TSG 2024-7465	2025-09-30 (delredovising 2025-06-19)



Finansiell redovisning

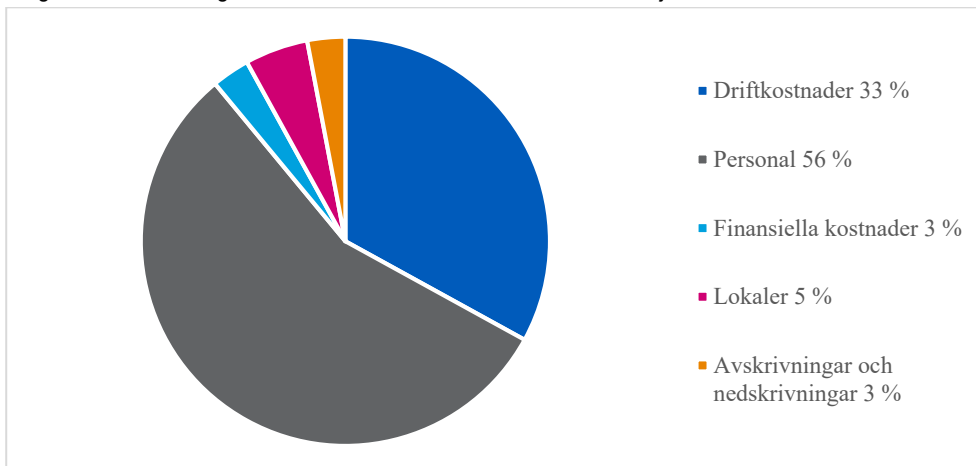
4 Finansiell redovisning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt, anslag för arbete med civilt försvar och anslag för utbetalning av klimatbonus). De tilldelade anslagen uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 5 246 miljoner kronor. Transportstyrelsen har förbrukat och avräknat 5 127 miljoner kronor. Belopp som avräknats var 3 370 miljoner kronor lägre jämfört med 2023. Minskningen beror på att myndigheten betalade ut 4 460 miljoner kronor mindre i klimatbonus. Samtidigt användes 1 035 miljoner kronor för att täcka underskott avseende GAS och för detta ändamål fick Transportstyrelsen en villkorad utökning av anslaget. I övrigt var utgifterna 55 miljoner högre än år 2023, vilket motsvarar 2 procent.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 3 177 miljoner kronor. Det är en minskning med 7 miljoner kronor. Driftkostnaderna minskade med 122 miljoner kronor eller 10 procent. Det var främst kostnader för it-tjänster och konsulter som var lägre än föregående år. Personalkostnader ökade med 99 miljoner kronor, motsvarande 6 procent. Antalet årsarbetskrafter ökade med 3 procent. Finansiella kostnader ökade med 15 miljoner kronor, en ökning med 21 procent.

Diagram 10. Fördelning av verksamhetens kostnader 2024, 3 177 miljoner kronor



4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2024	2023
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 734 883	2 680 111
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	422 267	415 965
Intäkter av bidrag	not 2	9 118	88 048
Finansiella intäkter	not 3	8 689	7 490
Summa		3 174 957	3 191 613
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 4	-1 786 814	-1 688 215
Kostnader för lokaler		-142 683	-141 393
Övriga driftkostnader	not 5	-1 061 066	-1 183 461
Finansiella kostnader	not 6	-84 468	-69 721
Avskrivningar och nedskrivningar		-102 004	-100 898
Summa		-3 177 034	-3 183 687
VERKSAMHETSUTFALL		-2 077	7 927
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 7	1 826 714	1 728 691
Skatteintäkter m.m.		18 202 791	18 655 630
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet ¹	not 8	-20 029 506	-20 384 321
Saldo¹		0	0
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		1 356 943	5 816 972
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 9	745 319	765 973
Finansiella intäkter		47	82
Lämnade bidrag	not 10	-2 642 510	-6 913 824
Saldo	not 11	-540 202	-330 797
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING¹	not 12	-542 279	-322 871

¹Jämförelsetal för 2023 har justerats på grund av ändrad redovisningsprincip avseende periodiserade skatter, se avsnitt 4.7.2.

4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 13	159 540	207 849
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 14	-	630
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 15	384 402	219 765
Summa immateriella anläggningstillgångar		543 942	428 245
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 16	47 286	32 490
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 17	99 281	69 190
Pågående nyanläggningar	not 18	12 291	3 539
Summa materiella anläggningstillgångar		158 858	105 219
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar	not 19	261 591	291 216
Summa finansiella anläggningstillgångar		261 591	291 216
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	not 20	1 786	3 749
Summa varulager m.m.		1 786	3 749
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	not 21	162 113	259 579
Fordringar hos andra myndigheter	not 22	60 421	83 514
Övriga kortfristiga fordringar	not 23	1 525 264	1 562 141
Summa kortfristiga fordringar		1 747 799	1 905 233
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 24	156 558	151 770
Upplupna bidragsintäkter		448	5
Övriga upplupna intäkter		250 106	248 080
Summa periodavgränsningsposter		407 112	399 855
Avräkning med statsverket¹	not 25	-1 178 816	-1 341 255
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		131 053	194 232
Summa kassa och bank		131 053	194 232
SUMMA TILLGÅNGAR¹		2 073 324	1 986 494

¹Jämförelsetal för 2023 har justerats på grund av ändrad redovisningsprincip avseende periodiserade skatter, se avsnitt 4.7.2.

KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital	not 26		
Statskapital		370	580
Balanserad kapitalförändring ¹		-352 232	-1 116 461
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 12	-542 279	-271 081
Summa myndighetskapital¹		-894 141	-1 386 962
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 27	4	287
Övriga avsättningar	not 28	4 008	4 625
Summa avsättningar		4 012	4 912
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	not 29	706 291	542 170
Andra långfristiga skulder	not 30	14 901	13 350
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	not 31	-	-
Övriga krediter i Riksgäldskontoret	not 32	1 081 166	1 625 301
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		157 918	126 557
Leverantörsskulder		178 322	269 675
Övriga kortfristiga skulder	not 33	471 292	403 948
Summa skulder m.m.		2 609 890	2 981 001
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 34	344 113	379 860
Öförbrukade bidrag		8 871	6 923
Övriga förutbetalda intäkter		580	760
Summa periodavgränsningsposter		353 563	387 543
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER¹		2 073 324	1 986 494
ANSVARSFÖRBINDELSER			
Övriga ansvarsförbindelser	not 41	11 551	Inga
		11 551	-

¹Jämförelsetal för 2023 har justerats på grund av ändrad redovisningsprincip avseende periodiserade skatter, se avsnitt 4.7.2.

4.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård							
1:8 ap.1 Klimatbonus	138 028	1 431 000	0	-138 028	1 431 000	-1 356 943	74 057
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap.4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	879	49 131	0	-879	49 131	-42 427	6 704
1:11 ap.5 Trängselskatt i Stockholm - del till Transportstyrelsen	23 721	84 000	-23 721	0	84 000	-68 785	15 215
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - verksamhet som finansieras med avgifter	-11 772	1 693 429	0	0	1 681 657	-1 692 156	-10 500
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - verksamhet som inte finansieras med avgifter	-9 228	1 878 485	0	0	1 869 257	-1 860 018	9 239
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	16 210	110 000	-16 210	0	110 000	-106 807	3 193
Summa	157 839	5 246 045	-39 932	-138 908	5 225 044	-5 127 136	97 908

Kommentarer till väsentliga avvikelser

1:8 ap.1 Klimatbonus (Utgiftsområde 20)

Utbetalningarna inom klimatbonus styrs av antalet nyregistrerade bilar som har rätt till bonus. Transportstyrelsen tilldelades utökat anslag under året, eftersom det ursprungliga anslagsbeloppet inte räckte. I beräkningsunderlaget för behovet av utökat anslag var uppgifterna om antalet bilar för högt. Utfallet blev därför lägre än vad som beräknades när den slutliga anslagsnivån fastställdes. Avvikelsen är 5,2 procent.

1:1 ap. 4 Civilt försvar – till Transportstyrelsen

Avvikelsen beror i huvudsak på lägre personalkostnader än planerat. Den beror även på att kostnader för bland annat reservkraft i större omfattning än beräknat blivit investeringsåtgärder och i mindre omfattning omkostnader. Myndigheten har beslutat att inte ersätta vakanser för att ha utrymme för att hantera de ökande avskrivningskostnaderna under kommande år. Avvikelsen är 13,6 procent.

1:11 ap.5 Trängselskatt i Stockholm – del till Transportstyrelsen

Sedan det nationella systemet för trängselskatt blev helt avskrivet 2018 har myndighetens tilldelade anslagsnivå varit större än kostnaderna. Anslagsnivån har inte anpassats till kostnadsnivån utan är på samma nivå som tidigare år. Avvikelsen för ap. 5 är 18,1 procent.

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

På grund av besparingsåtgärder för att hantera kostnadsutfallet för verksamhet som finansieras med avgifter, minskade även kostnaderna för verksamhet som inte finansieras med avgifter. Myndighetens finansieringsmodell innebär att besparingar inte enbart kan styras mot en specifik anslagspost. De kostnader som minskade och som drev underförbrukningen var främst rese- och utbildningskostnader. Avvikelsen mot årets tilldelning är 1 procent.

4.3.1 Villkor för anslag

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

Från anslagsposten får Transportstyrelsen disponera medel för att kunna använda och samverka med det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel. Transportstyrelsen ska betala 426 100 kronor till MSB som abonnemangsavgift för systemet. Beloppet ska betalas efter fakturering från MSB.

Transportstyrelsen har betalat avgiften.

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

100 000 kronor har rekvirerats från Kommerskollegium.

Från anslagsposten får Transportstyrelsen använda högst 1 035 000 000 kronor för att täcka ackumulerat underskott avseende gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS).

Transportstyrelsen har använt 1 035 000 000 kronor för att minska underskottet avseende GAS.

4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 – Expeditions- och ansökningsavgifter		978
2534 004 – Avgifter för körkort och motorfordon		12 609
2534 005 – Avgifter för järnvägsområdet	55 000	55 333
2534 006 – Avgifter för luftfartsområdet	172 000	155 636
2534 007 – Avgifter för sjöfartsområdet	86 000	86 159
2534 008 – Avgifter för vägtrafikområdet	1 381 000	1 331 196
2624 002 – Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		47 654
2711 006 – Restavgifter och dröjsmålsavgifter		68 436
2714 322 – Överlastavgift		30 763
2714 323 – Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider		28 224
2714 324 – Avgift vid överträdelser av regler om cabotage		520
2714 327 – Sanktionsavgift informationssäkerhet		3 935
2714 328 – Sanktionsavgift felparkering		4 849
2714 329 – Övriga sanktionsavgifter		172
2811 351 – Övriga inkomster		249
9341 017 – Stämpelskatt		10 799
9461 012 – Fordonsskatt		14 548 164
9461 022 – Saluvagnsskatt		9 972
9461 090 – Fordonsskatt, periodisering		-70 321
9461 999 – Fordonsskatt, betalningsdifferens		70 321
9462 014 – Vägavgifter		892 245
9463 011 – Trängselskatt, Göteborg		887 115
9463 012 – Trängselskatt, Stockholm		1 803 089
9463 031 – Trängselskatttillägg, Göteborg		53 299
9463 032 – Trängselskatttillägg, Stockholm		82 759
9463 090 – Trängselskatt, periodisering		-13 846
9463 999 – Trängselskatt, betalningsdifferens		13 846
Summa	1 694 000	20 114 155

Kommentarer till väsentliga avvikelser

2534 005 – Avgifter för järnvägsområdet

Inom järnväg är avgifterna marginellt högre än beräknat belopp. Huvudsakligen sker det högre avgiftsuttaget inom tillståndsområdet.

2534 006 – Avgifter för luftfartsområdet

Inkomsterna inom luftfart är lägre än beräknat belopp. Det beror främst på att volymerna inom verksamheten för drönare är lägre än förväntat, liksom volymerna inom registerkontroller.

2534 007 – Avgifter för sjöfartsområdet

Inkomsterna inom sjöfart är i nivå med beräknat belopp. Inom specifika områden finns vissa avvikelser, bland annat inom vattenskoter där avgiftsuttaget varit högre än beräknat.

2534 008 – Avgifter för vägtrafikområdet

Inom vägtrafik är inkomsterna lägre än beräknat belopp, vilket i stor utsträckning beror på ett lägre avgiftsuttag inom körkortsområdet. Därutöver finns ett antal avgiftsuttag som avviker med beräknat belopp.

4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2024	2023
DRIFT			
Kostnader	not 35	-3 075 930	-3 087 379
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 734 883	2 680 111
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		422 096	415 679
Intäkter av bidrag		9 118	88 048
Övriga intäkter		8 689	7 490
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 36	3 174 786	3 191 327
Medel som tillförts för finansiering av underskott ¹		1 035 000	
Anslagsmedel för finansiering av underskott uppdragsverksamhet ²		310	
Ökning(-)/minskning(+) av lager		1 963	-1 636
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 37	68 046	166 385
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga skulder	not 38	-608 502	190 639
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		595 672	459 337
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-84 544	-80 298
Investeringar i immateriella tillgångar		-187 006	-154 520
Summa investeringsutgifter		-271 550	-234 818
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		257 465	257 655
- amorteringar		-93 344	-109 437
Försäljning av anläggningstillgångar		171	286
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		164 292	148 505
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-107 258	-86 314
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		1 826 714	1 728 691
Skatteintäkter m.m.		18 202 791	18 655 630
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 39	108 411	-233 008
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		20 137 917	20 151 313
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-20 029 506	-20 332 531
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		97 082	-181 219

TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-2 642 510	-6 913 824
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 40	42 637	166 251
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-2 599 874	-6 747 573
finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		1 356 943	5 816 972
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		745 319	765 973
Finansiella intäkter		47	82
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		2 102 309	6 583 027
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		-497 565	-164 546
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		99 260	27 259
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		354 105	326 847
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		-63 179	-161 756
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		162 439	189 014
Summa förändring av likvida medel		99 260	27 259
Likvida medel vid periodens slut		453 365	354 105

¹ 2024 fick myndigheten ett kapitaltillskott på 1 035 mnkr för att täcka underskott inom Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS).

² Rättelse av ackumulerat underskott per 202312 avseende intäkter som myndigheten disponerar med stöd av avgiftsförordningen inom uppdragsverksamhet med obestämt ekonomiskt mål upp till full kostnadstäckning som ska redovisas mot anslag.

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2024	2023	2022	2021	2020
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap. 1 § budgetlagen)	729 300	689 200	577 000	380 000	307 500
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	706 291	542 170	393 951	338 792	303 123
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap. 4 § budgetlagen)	120 000	50 000	50 000	50 000	850 000
Övriga kontokrediter	2 150 000	1 750 000	1 600 000	1 600 000	
Max utnyttjad räntekontokredit under året	33 254	ej nyttjad	ej nyttjad	373 853	485 472
Max utnyttjad övrig kontokredit under året	2 050 987	1 625 301	1 434 417	1 434 417	
Räntekonto					
Ränteintäkter	8 226	6 327	4 389	-	23
Räntekostnader	82 611	69 257	13 578	-	9
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall ¹	1 167 586	1 181 938	980 477	622 445	552 461
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 160 197	1 171 609	976 148	619 227	548 715
Budget	180 000	166 000	136 000	103 000	112 000
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 826 714	1 728 691	1 777 395	1 599 991	1 585 603
Varav offentligrättsliga avgifter	1 641 912	1 524 132	1 585 528	1 405 893	1 370 264
Budget	1 694 000	1 579 000	1 645 000	1 580 000	1 524 000
Anslagskredit					
Beviljad ²	87 279	85 964	435 230	77 562	76 491
Utnyttjad	10 500	21 001	-	-	-
Anslagssparande	97 908	157 839	675 649	162 984	197 213
Personal					
Årsarbetskrafter	2 105	2 052	1 918	1 887	1 823
Medeltal anställda	2 285	2 280	2 130	2 052	2 019
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 421	1 468	1 428	1 360	1 390
Kapitalförändring³					
Årets kapitalförändring	-542 279	-322 871	-351 844	-343 391	-317 363
Balanserad kapitalförändring	-352 232	-1 116 461	736 511	1 079 902	1 397 265

¹ Jämförelsetalet för 2022 har justerats.

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

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

4.7 Tilläggsuppgifter och noter

4.7.1 Redovisningsprinciper

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

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

Brytdatum den 3 januari 2025 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten

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

Jämförelsetal för 2023 har justerats för resultaträkning, balansräkning och noter, se noter 8, 12 och 25. För not 26 har justering skett av föregående års utgående balans. Den not som tidigare har redovisat saldo i uppbördsavsnittet utgår från 2024 med anledning av att både årets utfall och justerade jämförelsetal summerar till noll.

4.7.3 Värdering av ansvarsförbindelser

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

4.7.4 Redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten

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

4.7.5 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 1 000 000 kronor och för inköpta immateriella anläggningstillgångar tillämpas ett halvt prisbasbelopp som gräns. Materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp redovisas som anläggningstillgång. Utöver beloppsgränserna ska dessutom den beräknade ekonomiska livslängden uppgå till lägst 3 år.

Objekt som utgör en fungerande enhet och uppfyller ovanstående kriterier klassificeras som anläggningstillgångar. Avskrivning sker från och med den månad anskaffningen kan tas i bruk.

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

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

Tillämpade avskrivningstider:

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

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Varulager

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

Kundfordringar och uppbördsfordringar

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

Föregående år värderades skatter och avgifter i vägtrafikregistret genom en kollektiv bedömning per skatt och avgift. Fordringar som hade förfallit med mer än 60 dagar värderades utifrån en beräkning där betalningsbenägenhet vägdes in. I de fall en beräkning inte var möjlig gjordes reservering med 100 procent.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Periodavgränsningsposter

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

4.7.6 Styrelsen

Namn	Utbetald ersättning (kr)	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen
Peter Norman , ordförande	92 278	- Entropics AB, ordförande - Kungliga musikhögskolan, ordförande - Peter Norman Finanskonsult AB, ledamot - ATG AB, ordförande - Az finance consultant AB, ledamot - Dahlgren Capital AB, ledamot
Staffan Bengtsson	51 527	- Nämnden för läkemedelsförmåner, ordförande - Nämnden för statligt tandvårdsstöd, ordförande - Försvarets materielverk, vice ordförande - Stiftelsen Svenska institutet i Aten, ledamot
Carin Bratt	23 652	- Totalförsvarets folkrättsråd, ledamot - Statens överklagandenämnd, ledamot
Jan Landahl	51 446	- Harpsundsnämnden, ordförande
Anette Landén	46 921	- Ekobrottsmyndighetens insynsråd, ledamot - IFA, International Fiscal Association, svenska styrelsen, ledamot
Ingrid Udén Mogensen	46 752	- Inga övriga uppdrag
Per Nilsson	19 055	- Luftfartsverkets styrelse (t.o.m. juni 2024), ledamot
Linda Olofsson	46 200	- Statens väg- och transportforskningsinstitut, ledamot - EARPA (European Automotive Research Partners Association), ledamot

4.7.7 Ledande befattningshavare

Namn	Utbetald ersättning (kr)	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen	1 741 638	- Arbetsgivarverket, ledamot
Ann-Cathrine Wikström Överdirektör Transportstyrelsen	1 341 868	- Inga övriga uppdrag

4.7.8 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar görs enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summering av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2023. Belopp som avrundas till 0 redovisas med "0". Poster som saknar utfall redovisas med "-".

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2024	2023
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	422 267	415 965
varav Intäkter av avgifter enligt 4 § avgiftsförordningen	2 891	3 253
varav Icke-stattliga medel enligt definition i 6 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen	907	5 781
	422 267	415 965

Not 2 Intäkter av bidrag	2024	2023
Bidrag från myndighet	9 118	87 538
Bidrag från statligt bolag	-	510
	9 118	88 048

Under 2023 har myndigheten, efter ansökan ur brexitjusteringsreserv, fått bidrag från Rådet för Europeiska socialfonden på 80 971 tkr.

Not 3 Finansiella intäkter	2024	2023
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	8 226	6 327
Övriga ränteintäkter	134	162
Övriga finansiella intäkter	329	1 002
	8 689	7 490

Not 4 Kostnader för personal	2024	2023
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-1 186 965	-1 117 651
varav styrelse och ej anställd personal	-1 471	-1 469
Sociala avgifter	-641 215	-576 168
varav styrelse och ej anställd personal	-157	-157
Övriga personalkostnader	41 366	5 604
	-1 786 814	-1 688 215

61 155 tkr (36 921 tkr) av övriga personalkostnader avser aktivering av utgifter för egenutvecklade anläggningstillgångar som avgår till anläggningsregistret.

Not 5 Övriga driftkostnader	2024	2023
Reparationer och underhåll	-3 645	-3 250
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	-3 907	-3 156
Resor, representation, information	-23 244	-40 640
Medlemsavgifter	-149 670	-167 677
Inköp av varor	-136 001	-137 328
Köp av tjänster	-744 599	-831 410
	-1 061 066	-1 183 461

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 6 Finansiella kostnader	2024	2023
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	-82 611	-69 257
Övriga räntekostnader	-143	-19
Övriga finansiella kostnader	-1 714	-444
	-84 468	-69 721

Not 7 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2024		2023	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Offentligrättsliga avgifter	1 646 010	1 620 089	1 542 319	1 676 609
<i>Offentligrättsliga avgifter med ekonomiska mål</i>				
Järnväg	55 394	72 092	42 617	68 023
Luffart	136 346	136 521	126 591	146 591
Sjöfart	33 745	30 881	28 373	29 841
Vägrafik	1 346 733	1 380 596	1 261 154	1 432 155
<i>Övriga offentligrättsliga avgifter</i>				
Järnväg	331	-	134	-
Luffart	20 493	-	20 732	-
Sjöfart	52 969	-	56 733	-
Vägrafik	-	-	5 987	-
Andra ersättningar	196 201		196 541	
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-4 417		-12 553	
Förluster avseende andra ersättningar	-11 399		2 032	
Ränteintäkter	318		352	
	1 826 714	1 620 089	1 728 691	1 676 609

Saldo 5 987 tkr övriga offentligrättsliga avgifter för vägrafik (2023) avser debiterade passager över Skurubron för oktober 2023. Dessa rapporterades in på inkomsttitel, eftersom regleringsbrev där det framgår att Transportstyrelsen har rätt att disponera intäkterna från Skurubron fanns på plats först den 7 december 2023.

Not 8 Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet	2024	2023
Summa intäkter av avgifter mm som inte disponeras redovisas mot inkomsttitel	-1 826 714	-1 728 691
Summa intäkter av uppbörd	-18 202 791	-18 655 630
<i>varav ej redovisat mot inkomsttitel, saluvagnskatt och vägavgifter, fakturerade men ej inbetalda</i>	482	-3 975
	-20 029 506	-20 384 321

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

Not 9 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2024	2023
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	647 602	651 961
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	97 717	114 012
	745 319	765 973

Not 10 Lämnade bidrag	2024	2023
Lämnade bidrag avser:		
Klimatbonus	-1 356 943	-5 816 972
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	-1 187 850	-982 788
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	-97 717	-114 064
	-2 642 510	-6 913 824

Not 11 Saldo transfereringar	2024	2023
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	-540 202	-330 746
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	-	-52
	-540 202	-330 797

Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 12 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2024	2023
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott undervägsavgifter	-	240
Över-/Underskott GAS	-540 202	-330 746
	-540 202	-330 505
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-2 077	7 635
	-2 077	7 635
Uppbörd		
Periodiserade skatter	-	-
	-	-

Bokfört värde **-542 279** **-322 871**
Jämförelsetal för 2023 har justerats på grund av ändrad redovisningsprincip avseende periodiserade skatter, se avsnitt 4.7.2.

Not 13 Balanserade utgifter för utveckling	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1 132 723	1 159 098
Årets anskaffningar	22 369	110 989
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-35 221	-137 364
Utgående anskaffningsvärde	1 119 871	1 132 723
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-924 873	-986 069
Årets avskrivningar	-70 679	-76 168
Årets nedskrivningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	35 221	137 364
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-960 331	-924 873
Bokfört värde	159 540	207 849

Under 2024 har Mina sidor aktiverats till ett värde om 6,6 mnkr.

Not 14 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärde	17 628	17 628
Årets anskaffningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
Utgående anskaffningsvärde	17 628	17 628
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-16 998	-16 367
Årets avskrivningar	-630	-630
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-17 628	-16 998
Bokfört värde	-	630

Not 15 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärde	219 765	176 233
Årets anskaffningar	187 006	154 511
Årets färdigställda anläggningar	-22 369	-110 979
Återförda IB-värden	-	-
Utgående anskaffningsvärde	384 402	219 765
Bokfört värde	384 402	219 765

Under 2024 har fem projekt aktiverats till ett värde av totalt 17,3 mnkr, där Mina sidor uppgår till 6,6 mnkr. Fyra projekt har delaktiverats till ett värde av 5 mnkr.

Not 16 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärde	82 620	58 608
Årets anskaffningar	27 170	9 050
Tillgångar under uppförande	-4 594	14 961
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
Utgående anskaffningsvärde	105 195	82 620
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-50 130	-45 264
Årets avskrivningar	-7 779	-4 866
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-57 909	-50 130
Bokfört värde	47 286	32 490

Under 2024 har en lokalanpassning avseende elförsörjning färdigställts i Norrköping och Örebro samt en delaktivering i Örebro.

Not 17 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärde	199 017	148 753
Årets anskaffningar	53 217	53 114
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-2 091	-2 849
Utgående anskaffningsvärde	250 144	199 017
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-129 828	-113 443
Årets avskrivningar	-22 916	-19 234
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	1 881	2 849
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-150 863	-129 828
Bokfört värde	99 281	69 190
Under 2024 består årets aktiveringar främst av hemtagning av it-driften till ett värde av 27,5 mnkr.		
Not 18 Pågående nyanläggningar	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärde	3 540	367
Årets anskaffningar	50 187	53 880
Årets färdigställda anläggningar	-41 436	-50 707
Utgående anskaffningsvärde	12 291	3 539
Not 19 Andra långfristiga fordringar	2024-12-31	2023-12-31
Långfristig fordran, utomstatlig	261 591	291 216
	261 591	291 216
Fordringarna avser i sin helhet luftfartsintäkter avseende Eurocontrol för en route och CNS.		
Not 20 Varulager och förråd	2024-12-31	2023-12-31
Ingående balans	3 749	2 113
Ökning(+)/minskning(-)	-1 963	1 636
Utgående balans	1 786	3 749
Varulager och förråd består av råkort.		
Not 21 Kundfordringar	2024-12-31	2023-12-31
Kundfordringar		
Fakturerade	159 139	138 454
Aviserade	802 224	833 894
- varav felparkeringsavgift	447 289	488 546
Avgår		
Uppbördsfordringar, avgifter	-371 819	-310 401
Osäkra kundfordringar	-427 431	-402 369
- varav felparkeringsavgift	-374 949	-380 604
	162 113	259 579
Not 22 Fordringar hos andra myndigheter	2024-12-31	2023-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	990	3 765
Fordran ingående mervärdesskatt	59 431	79 749
	60 421	83 514

Not 23 Övriga kortfristiga fordringar	2024-12-31	2023-12-31
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	371 819	310 401
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-247 830	-235 845
Uppbördsfordringar, trängselskatter	543 544	564 982
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-203 584	-213 450
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 213 679	1 235 549
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-377 345	-328 082
Uppbördsfordringar, vägavgifter	47 615	47 240
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-5 357	-4 660
Uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	6 788	6 639
Osäkra uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	-1 277	-946
Eurocontrol, fakturerade intäkter	28 521	22 159
Eurocontrol, reglering intäkter	140 885	105 490
Fordran GAS	6 729	47 594
Övrigt	1 077	5 069
	1 525 264	1 562 141

Minskning av fordran avseende GAS kan till stor del härledas till en justering av fordran mot flygplatser där myndigheten ser det som osäkert att hela beloppet kommer att inbetalas.

Not 24 Periodavgränsningsposter	2024-12-31	2023-12-31
Förutbetalda kostnader, drift		
Medlemsavgifter	42 231	-
Hyror	23 372	7 936
GAS	-	73 804
It	84 678	64 104
Övrigt	6 276	5 926
	156 558	151 770
Upplupna bidragsintäkter		
Övrigt	448	5
	448	5
Upplupna övriga intäkter		
Drift		
Eurocontrol	23 530	16 732
Tjänsteförsäljning m.m.	15 810	14 334
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	8 194	9 360
Trängselskatt	191 532	193 855
Transfereringar		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	11 040	13 800
	250 106	248 080
Summa periodavgränsningsposter	407 111	399 855

Not 25 Avräkning med statsverket	2024-12-31	2023-12-31
Uppbörd		
Ingående balans	-178 405	-304 666
Redovisat mot inkomstitel	-20 114 155	-20 332 531
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	20 088 306	20 458 792
Medel från räntekonto som tillförts inkomstitel	-	-
Fordringar/Skulder avseende uppbörd	-204 255	-178 405

Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	1 356 943	5 816 972
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-1 356 943	-5 816 972
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	0	0
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-19 810	-170 291
Redovisat mot anslag	3 770 193	2 680 111
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-3 815 045	-2 641 348
Återbetalning av anslagsmedel	40 811	111 718
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-23 852	-19 810
Periodiserade skatter		
Ingående balans	-1 501 128	-1 449 338
Årets förändring	84 649	-51 789
Utgående balans	-1 416 479	-1 501 128
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken		
Ingående balans	358 089	445 816
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	23 150 215	23 575 075
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-4 311 172	-9 020 982
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-18 731 363	-14 641 821
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken	465 769	358 089
Saldo avräkning med statsverket	-1 178 816	-1 341 255

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

Not 26 Myndighetskapital

	Statskapital	Bal.kap. Avgiftsfin. verks.	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks.	Bal.kap. Uppbörds- verks.	Kapital- förändring enl. RR	Summa
Utgående balans 2023	580	-1 034 890	-29 781	1 449 338	-271 081	114 166
Ändrad redovisningsprincip	-	-	-	-1 501 128	-	-1 501 128
A Ingående balans 2024	580	-1 034 890	-29 781	-51 789	-271 081	-1 386 962
Föregående års kapitalförändring	-	-330 505	7 635	51 789	271 081	0
Återlämnad konst	-210	-	-	-	-	-210
Kapitaltillskott och anslagsmedel för att finansiera ackumulerade förluster	-	1 035 000	-310	-	-	1 034 690
Årets kapitalförändring					-542 279	-542 279
B Summa årets förändring	-210	704 495	7 945	51 789	-271 198	492 821
C Utgående balans 2024	370	-330 396	-21 836	0	-542 279	-894 141

Ingående balans balanserat kapital uppbördsverksamhet har justerats på grund av ändrad redovisningsprincip avseende periodiserade skatter, se avsnitt 4.7.2.

Årets resultat enligt resultaträkning 2023 med tillhörande not 12 är justerad med -51 789 tkr till - 322 871 tkr. Justeringen är inte gjord i balansräkningen 2023 eftersom den då inte balanserar. Istället framgår justering av ingående balanserat kapitalförändring uppbördsverksamhet i not 26 och balanserat kapitalförändring 2024 för verksamheten blir noll.

Not 27 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2024-12-31	2023-12-31
Ingående avsättning	287	953
Årets pensionskostnad	-	122
Årets pensionsutbetalningar	-284	-787
Utgående avsättning	4	287

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

Not 28 Övriga avsättningar

	2024-12-31	2023-12-31
Ingående avsättning	4 625	8 549
Årets avsättning	2 659	3 322
Årets upplösning	-3 276	-7 246
Utgående avsättning	4 008	4 625

Avser i sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.

Not 29 Lån i Riksgäldskontoret

	2024-12-31	2023-12-31
Ingående balans	542 170	393 951
Under året upptagna lån	257 465	257 655
Årets amorteringar	-93 344	-109 437
	706 291	542 170

Beviljad låneram

	729 300	689 200
--	----------------	----------------

Not 30 Andra långfristiga skulder	2024-12-31	2023-12-31
Långfristig skuld utomställig	14 901	13 350
	14 901	13 350

Skulderna avser i sin helhet luftfart avseende Eurocontrol för en route och CNS.

Not 31 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	2024-12-31	2023-12-31
Beviljad kreditram	120 000	50 000
Utnyttjad kreditram	-	-

Kreditram nyttjad med 33 mnkr i april men ingen nyttjad ram vid årets slut. Under 2024 höjdes kreditram från 50 till 120 mnkr.

Not 32 Övriga krediter i Riksgäldskontoret	2024-12-31	2023-12-31
Beviljad kreditram	2 150 000	1 750 000
Utnyttjad kreditram	-1 081 166	1 625 301

Kreditram höjdes två gånger under 2024, först till 2 050 mnkr, därefter till 2 150 mnkr.

Not 33 Övriga kortfristiga skulder	2024-12-31	2023-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	26 193	25 875
Eurocontrol	33 829	2 622
Felparkeringsavgifter	153 001	174 818
Övrigt	15 944	15 867
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	7 492	6 880
Skatter		
- trängselskatter	702	1 719
Oplacerade medel	234 131	176 167
	471 292	403 948

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomstitel alternativt betalas vidare under 2025.

Not 34 Periodavgränsningsposter	2024-12-31	2023-12-31
Upplupna kostnader		
Drift		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	15 690	17 649
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	125 863	114 828
Utlägg och skattefria ersättningar	1 015	319
Köpta tjänster m.m.	21 773	35 436
Transfereringar		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	179 772	211 627
	344 113	379 860
Oförbrukade bidrag		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	7 899	5 060
Övriga	972	1 864
	8 871	6 923
Förutbetalda intäkter		
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	580	760
	580	760
Summa periodavgränsningsposter	353 563	387 543
Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2025, med undantag för MSB som beräknas användas till och med 2027.		
Not 35 Finansieringsanalys, kostnader	2024	2023
Kostnader enligt resultaträkningen	-3 177 034	-3 183 687
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	-900	-4 590
Realisationsförluster	-	-
Årets avskrivningskostnader	102 004	100 898
	-3 075 930	-3 087 379
Not 36 Finansieringsanalys, intäkter	2024	2023
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	3 174 957	3 191 613
Justering:		
Realisationsvinster vid försäljning av anläggningstillgångar	-171	-286
	3 174 786	3 191 327
Not 37 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2024	2023
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	2 596 305	2 602 508
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-2 416 501	-2 596 305
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	49 433	204 243
Fordringar uppbörd, skatter	-83 210	45 818
Fordringar GAS	-40 865	-100 038
Upplupna intäkter, skatter	-2 324	5 971
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-1 165	1 613
Upplupna intäkter, GAS	-2 760	1 840
Befarade kundförluster GAS	-30 866	734
Förändring kortfristiga fordringar, drift	68 046	166 385

Not 38 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2024	2023
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-3 368 544	-2 936 262
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	2 963 453	3 368 544
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgäldskontoret	-164 121	-148 219
Övriga skulder, uppbörd	-71 325	-24 552
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	31 855	-68 787
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	180	-86
Förändring kortfristiga skulder, drift	-608 502	190 639
Not 39 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2024	2023
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-49 433	-204 243
Aviserade skatter	83 210	-45 818
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	1 165	-1 613
Upplupna intäkter, skatter	2 324	-5 971
	37 266	-257 646
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	71 325	24 552
Förutbetalda intäkter	-180	86
	71 145	24 638
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	108 411	-233 008
Not 40 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2024	2023
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	40 865	100 038
Upplupna intäkter, GAS	2 760	-1 840
Osäkra kundfordringar, GAS	30 866	-734
	74 492	97 464
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	-31 855	68 787
	-31 855	68 787
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	42 637	166 251
Not 41 Ansvarsförbindelser	2024-12-31	2023-12-31
Ombudskostnader, återkallande av operativt tillstånd	1 600	-
Skadestånd, felaktigt utfärdad certifikat	9 951	-
	11 551	-

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

Ansvarsförbindelse avseende skadestånd och ombudskostnader där käranden lämnat in en stämningssökning om skadestånd på grund av att käranden anser att myndigheten har agerat försumligt vid utfärdandet av ett internationellt oljeskyddscertifikat. Skadeståndsbeloppet uppgår till 7 951 tkr och ombudskostnaderna till 2 000 tkr. Transportstyrelsen bestrider kärandens talan i dess helhet. Det är svårt att avgöra hur domstolen kommer att döma i målet och därför tas hela beloppet upp som ansvarsförbindelse.



Intern styrning och kontroll

5 Intern styrning och kontroll

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

Underlag för bedömning

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

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

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

Resultatredovisning

Som framgår av årsredovisningens resultatredovisning finns det delar där resultatet inte varit tillfredsställande. Orsakerna bedöms inte vara brister i den interna styrningen och kontrollen. Det ansträngda ekonomiska läget har krävt svåra prioriteringar för att klara budgeten.

Intern miljö

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

Transportstyrelsen har ett samlat ledningssystem för att internt styra och leda verksamheten. Ledningssystemet är ett stöd i det dagliga arbetet för medarbetare och chefer. Syftet med ledningssystemet är att uppfylla myndighetens uppdrag och de krav som ställs med samhällets och kundernas bästa i fokus.

Kompetensanalyser genomförs och kompetensutvecklande åtgärder planeras och dokumenteras för att ta tillvara och utveckla medarbetares erfarenhet och kompetens. Interna och externa utbildningar tillhandahålls för olika målgrupper och olika områden. För att upprätthålla diskussionen om en god

förvaltning tillhandahålls även dilemman som underlag för dialoger på avdelningarna.

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

Riskhantering

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

Transportstyrelsen införde under 2024 ett nytt arbetssätt för myndighetsövergripande riskanalys med tydligare fokus på myndighetens väsentliga risker. Arbetssättet syftar till att komplettera avdelningarnas riskanalyser med ett myndighetsövergripande riskperspektiv. Det nya arbetssättet innebär också att myndigheten i större utsträckning integrerar riskhanteringen med ordinarie processer för verksamhetsplanering och uppföljning.

De väsentliga riskerna finns inom informationssäkerhet, kontinuitets- hantering, it-utveckling, handläggningstider inom körkortsområdet, regelefterlevnad och vägtrafikregistrets it-miljö. Myndighetens väsentliga risker redovisas för styrelsen vid två tillfällen årligen och styrelsen informeras om vidtagna åtgärder samt status på dessa. De väsentliga riskerna är komplexa och kräver åtgärder som sträcker sig över flera år.

Systematisk uppföljning

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

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

För att säkerställa att myndighetens uppdrag och de krav som ställs på myndigheten uppfylls genomförs interna förbättringsrevisioner. Förbättringsrevisioner syftar till att följa upp om mål och styrdokument är

tillgängliga, följs och är effektiva. 2024 genomfördes förbättringsrevisioner inom områdena miljö, kvalitet och informationssäkerhet.

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

Internrevisionen granskade under 2024 intern styrning och kontrollen inom arbetet med intern it-drift, vägtrafikregistret samt beredskap. Varje granskning avslutas med en revisionsrapport som redovisas till styrelsen. Styrelsen beslutar om åtgärder med anledning av internrevisionens iakttagelser och rekommendationer. Verksamheten följer upp de beslutade åtgärderna två gånger årligen och informerar styrelsen om status.

Regelefterlevnad

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

Förebyggande av oegentligheter

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

Inom rekryteringsprocessen finns rutiner som ska minska riskerna för bland annat otillåten påverkan. Vissa funktioner är placerade i säkerhetsklass och för övriga anställningar genomförs bakgrundskontroller innan anställning.

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

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



Underskrifter

6 Underskrifter

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

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

Peter Norman
Ordförande

Staffan Bengtsson

Carin Bratt

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Per Nilsson

Linda Olofsson

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Norrköping den 18 februari 2025.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503