



# Årsrapport 2025



An illustration of a road winding through a landscape. In the foreground, a road with a yellow center line and white edge lines curves to the right. A bridge with a dark arch spans across the road in the middle ground. The background features rolling hills and mountains under a warm, orange sky. The overall style is a flat, stylized illustration.

# *Sammen for sikre vegsystem*

Illustrasjonsbilde: Vegtilsynet

## Innholdsfortegnelse

1. Del 1: Leders beretning	4
2. Del 2: Introduksjon til virksomheten og hovedtall	
Vegtilsynets samfunnsoppdrag og ansvarsområdet	6
Organisasjon og ledelse	7
Utvalgte hovedtall	8
3. Del 3: Årets aktiviteter og resultater	
Overordnet mål og hovedprioriteringer	11
Tilsyn som bidrar til forbedring	12
Oppnådde effekter som følge av tilsynsutøvelsen	16
Følge opp sikkerhetstilråding	17
Være en pådriver	20
Effektiv ressursbruk	22
Andre mål og prioriteringer	24
4. Del 4: Styring og kontroll i virksomheten	
Risikovurderinger og internkontroll	26
Fellesføringer fra regjeringen	27
Personalmessige forhold	30
Avtaler utover budsjettåret	34
5. Del 5: Vurdering av fremtidsutsikter	36
6. Del 6: Årsregnskap	
Ledelseskommentarer til årsregnskapet 2025	38
Prinsippnote -bevilgnings- og artskontorrapportering	40
Oppstilling av artskontorrapportering	46
Regnskapsprinsipper-Virksomhetsregnskap avlagt iht. SRS	47
Resultatregnskap	50
Balanse	51
7. Vedlegg	
Åpne sikkerhetstilråding pr.31.12.2025	59



## 1. Leders beretning

I 2025 døde 111 mennesker i trafikken. Tallene for hardt skadde er ikke endelige enda, men vi vil med all sannsynlighet ligge over 500 hardt skadde. I tillegg kommer mørketallene for hardt skadde. I Vegtilsynets samfunnsoppdrag står fast: Vi jobber for å øke sikkerheten på vegnettet og bidra til at vi når visjonen om null drepte og hardt skadde. Tallene viser viktigheten av å intensivere trafikksikkerhetsarbeid i Norge.

Vegtilsynet har i all hovedsak oppnådd gode resultater, og bidratt til læring og forbedring hos vegmyndigheter og andre aktører. Vegtilsynet jobber bredt og arbeidet vårt bidrar for eksempel til endringer i regelverk, bedre rutiner, tydeligere ansvar og mer systematikk i arbeidet.

Vi har gjennomført åtte tilsynssaker og gitt totalt 14 avvik og observasjoner. Oppfølgingen har bidratt til forbedringer på områder som vedlikehold av veg, beredskap og øvelser i tunnel, digital sikkerhet i veginfrastruktur, rekkverk og skredhåndtering.

I 2025 anbefalte vi lukking av 18 tilrådinge fra Statens havarikommisjon. Vår opplevelse er at aktører gjennomfører nødvendige tiltak etter alvorlige hendelser, for å bedre sikkerheten.

Vi videreutvikler rollen som pådriver for sikkerhet kontinuerlig. Vi deler erfaringer med fylkeskommuner og andre aktører gjennom nettseminar og faglige fora, og har i tillegg levert faglige utredninger som tar opp problemstillinger om sikkerhet. Utredningen om dagens rekkverk er dimensjonert for

vektøkningen vi har hatt på kjøretøy de siste årene, er et eksempel på dette.

Arbeidet med forslag til forskrift om styringssystem for sikkerhet på riksveg er i rute til levering i mars 2026, og utredningen om mulig lovhjemmel for krav til styringssystem på fylkesveg vil bli ferdigstilt i slutten av 2026.

Utnyttelsesgraden av bevilgningen var 94 prosent. Vi har hatt variasjoner i kapasitet – blant annet langtidssykefravær – og har måttet ta risikobaserte prioriteringer. Vi har derfor hatt en øking i bruk av ekstern bistand, men prioriterer fortsatt kompetansebygging internt. Vi tester ut KI der det er formålstjenlig for vårt arbeid, og har innført digitalt verktøy for anskaffelser som skal effektivisere den delen av arbeidet vårt.

Vi har fulgt opp føringer innen samfunnssikkerhet og bærekraft. Vi har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse som gir et beslutningsgrunnlag og retning for prioriteringer innen klima og miljø.

Fremover vil vi fortsette å prioritere tilsyn på områder med høy risiko for alvorlige hendelser, sikre god oppfølging av tilrådinge og ta nye initiativ til det beste for trafikksikkerheten.

Vi lykkes når andre lykkes.

*Vegard Hansen*  
**Vegard Hansen**  
direktør





## 2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall

### Vegtilsynets samfunnsoppdrag og rolle

Vegtilsynets samfunnsoppdrag er fastsatt gjennom instruks og årlige tildelingsbrev. Arbeidet tar utgangspunkt i den overordnede målsettingen for transportsikkerhet, med nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. Vegtilsynet har tre kjerneoppgaver:

#### 1. Gjennomføre tilsyn

Vegtilsynets hovedaktivitet er å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS. Tilsynene skal bidra til at virksomhetene planlegger, bygger, drifter og forvalter vegnettet på en sikker og formålstjenlig måte, til beste for trafikantene.

Vegtilsynet fører også tilsyn med etterlevelse av to ITS-forordninger om formidling av sikkerhetsrelevant informasjon og sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester til trafikanter.<sup>1</sup>

#### 2. Følge opp sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon

Vegtilsynet har ansvar for å følge opp sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon (SHK) innen vegsektoren. Dette omfatter å:

- ha oversikt over status for oppfølging av alle SHK sine sikkerhetstilrådinger på vegområdet
- tilrå lukking overfor Samferdselsdepartementet når en tilråding vurderes som tilstrekkelig fulgt opp
- gjennomføre effektmålinger av utvalgte sikkerhetstiltak, der dette vurderes som hensiktsmessig

#### 3. Være en aktiv pådriver

Vegtilsynet skal være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett i tråd med den overordnede transportpolitikken. Dette arbeidet skjer gjennom:

- deling av kunnskap og erfaringer fra tilsyn og annet arbeid med relevante aktører
- initiativ til og deltakelse i forsknings- og utviklingsaktiviteter, samt faglige utredninger
- forslag til endringer i regelverk
- deltakelse i internasjonalt samarbeid

---

<sup>1</sup> Kommissjonsdelegert forordning (EU) nr. 886/2013 og 2022/670

## Mål for 2025

Vegtilsynets hovedmål for 2025 var:

- å gjennomføre tilsyn som bidrar til forbedring
- å sikre god oppfølging av sikkerhetstilrådinge fra Statens havarikommisjon innen vegsektoren
- å være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett
- å sikre effektiv bruk av tilsynsressurser

## Særskilte oppdrag og øvrige krav

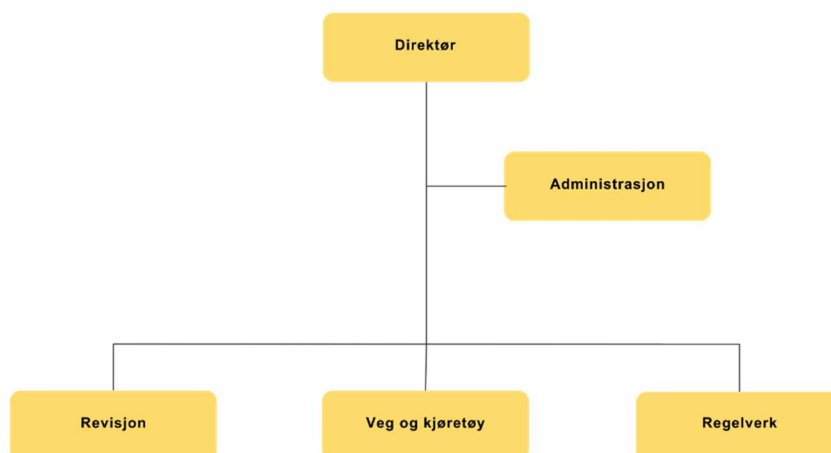
Vegtilsynet har videreført arbeidet med å utrede krav til styringssystemer på riks- og evt. fylkesveg. Videre er det gjort vurderinger av hvordan arbeidet med erfaringsdeling kan styrkes.

Andre krav til virksomheten i 2025 har blant annet vært:

- at arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og i tråd med *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren*
- redusert bruk av konsulenter
- forsvarlig risikostyring og internkontroll

## Organisasjon pr. 31.12.2025

Vegtilsynet er lokalisert på Voss og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Virksomheten er organisert i fagområdene veg og kjøretøy, revisjon, regelverk og administrasjon. Ved utgangen av året hadde Vegtilsynet 14 fast ansatte og én midlertidig ansatt.



Figur 1: Organisering Vegtilsynet

Fagområdene veg og kjøretøy, revisjon og regelverk har ansvar for gjennomføringen av Vegtilsynets kjerneoppgaver. Alle fagområder bidrar til gjennomføringen av kjerneoppgavene og til kontinuerlig forbedringsarbeid i virksomheten. Det legges vekt på godt samarbeid og systematisk erfaringsdeling på tvers av fagområdene. Samtidig skal hvert fagområde ha en tydelig faglig retning.

- *Revisjon* har kompetanse innen revisjonsmetodikk i tråd med ISO 19011, samt systemforståelse basert på kravene i ISO 9001.
- *Regelverk* har kompetanse innen regelverk for veg, trafikant og kjøretøy, i tillegg til kompetanse innen offentlig forvaltning.
- *Veg og kjøretøy* har kompetanse innen veg-, trafikant- og kjøretøyområdet, med særlig vekt på risikovurderinger og trafiksikkerhet.

Administrasjon har ansvar for virksomhetens støttefunksjoner og bidrar til effektiv, helhetlig og forsvarlig drift.

## Presentasjon av utvalgte hovedtall

Tabellen viser nøkkeltall knyttet til kostnader for de tre siste årene etter kontantprinsippet:

Nøkkeltall*	2025	2024	2023
Antall ansatte*	15	14	13
Antall avtalte årsverk	14	14	13
Antall utførte årsverk**	12,6	12,9	12,5
Samlet tildeling (1000 NOK)	22 750	21 529	20 453
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	94 %	92 %	96 %
Driftsutgifter (1000 NOK)	21 219	19 810	19 651
Lønnsandel av driftsutgifter (%)	65 %	63 %	64 %
Konsulentandel av driftsutgifter (%)	7 %	4 %	3 %
Kjøp av konsulenttenester (1000 NOK)	1 577 075	736 498	631 521

\* Kilde: SSB-statistikk «12623: Ansatte i staten, etter enhet». Disse opplysningene samles inn gjennom A-ordningen. Antall ansatte gjelder gjennomsnitt for året.

\*\*Et årsverk defineres som en person i 100 % stilling i et helt år. Andre periodiske arbeidsverksmålinger (måned, kvartal, tertial) defineres som 100 % stilling i hele den aktuelle perioden. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har fastsatt definisjon av utførte årsverk, jf. Personalmelding: PM-2019-13: Definisjon av utførte årsverk

Vegtilsynets driftsutgifter i 2025 endte på ca. kr 21,2 mill. og ga en utnyttelsesgrad på 94 %. Forbruket er kr 1,5 mill. høyere enn i 2024. Dette skyldes i hovedsak at lønnsoppgjøret for 2024 ble forsinket og at utbetalingen kom i 2025. Driftsutgiftene påvirkes av lønns- og prisvekst, tilsynsaktivitet og antall årsverk, mens de faste driftsutgiftene fra år til år i stor grad er de samme.

Andel konsulentbruk har økt fra 2024 grunnet langtidssykefravær og at Vegtilsynet har pågående utredningsoppgaver med behov for faglig bistand.

### Fellesføringer – bærekraft og rapportering

Som ledd i oppfølgingen av fellesføringer fra regjeringen og arbeidet med bærekraftig virksomhetsstyring og videreutvikling av rapporteringen, har Vegtilsynet i 2025, i samarbeid med BDO, gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse. Analysen har bidratt til å identifisere og vurdere virksomhetens vesentlige påvirkning, risikoer og muligheter, og utgjør et viktig grunnlag for det videre arbeidet med bærekraft og rapportering.



Figur 2: illustrasjonsbilde tunnel, Vegtilsynet

**Del 3:**

**Årets aktiviteter og resultater**

### 3. Årets aktiviteter og resultater

Vegtilsynet har i det vesentlige nådd de mål og prioriteringer som er fastsatt i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet for 2025. For virksomheten er det fastsatt fire mål med tilhørende styringsparametere og styringsinformasjon.

Vurderingen av oppnådde effekter og kvalitet tar utgangspunkt i disse fire målene. Vurderingene er basert på Vegtilsynets egne evalueringer av gjennomført tilsyns-, oppfølgings- og utredningsvirksomhet. Der kvantitativ rapportering ikke har vært hensiktsmessig, er måloppnåelse og virkninger vurdert kvalitativt.

Mål	Vurdering	Vurdering av måloppnåelse	Identifiserte risikoer
<p>Tilsyn som bidrar til forbedring</p> 		<p>Vegtilsynet har gjennomført åtte tilsynssaker og gitt totalt 14 avvik og observasjoner. Vi har lukket to avvik i perioden. Arbeidet har bidratt til forbedringer i virksomhetene og deres arbeid med sikkerhetsforvaltning av vegnettet.</p>	<p>Mangler eksterne krav til styringssystem på veg.</p> <p>Risiko for at innretning av tilsyn ikke bidrar til å nå overordnede mål med tilsynet.</p>
<p>God oppfølging av sikkerhetstiltak</p> 		<p>I 2025 har vi lukket 18 tilrådinger og formidlet viktige tilrådinger bredt til andre aktører for læring.</p> <p>Vi får gode tilbakemeldinger fra Statens havarikommisjon og aktørene som mottar tilrådinger for oppfølgingsarbeidet vi gjør.</p>	<p>Risiko for at tilrådinger ikke blir fulgt tilstrekkelig opp av eksterne.</p>
<p>Pådriver for trafiksikkerhet</p> 		<p>Tilsyns- og SHK-oppfølging bidrar til læring hos fylkeskommuner og andre vegaktører. Nettseminarene har god deltakelse, og Vegtilsynet inviteres i økende grad til faglige fora for å dele erfaringer.</p> <p>Det har vært god kvalitet på arbeidet med forskrift om styringssystem.</p>	<p>Risiko for at vi ikke får prioritert dette i tilstrekkelig grad pga. andre oppgaver.</p>
<p>Effektiv bruk av tilsynsressurser</p> 		<p>94 % bruk av bevilgningen i 2025.</p>	<p>Vegtilsynet har begrensede ressurser sett opp mot bredden i oppgavene.</p>

## Mål, styringsparametere og prioriteringer for 2025 etter tildelingsbrevet

### 3.1 Tilsyn

*Mål: Tilsyn som bidrar til forbedring*

#### **Styringsparameter: Høy kvalitet på tilsynsutøvelsen**

Effekt av tilsynsarbeidet i form av økt trafikksikkerhet er et langsiktig arbeid. Under gis hovedessensen fra tilsynssakene vi har gjennomført i 2025.



#### **Vedlikehold av vegdekke (SVV)**

Saken avdekket at det er mangler ved deler av mål- og resultatstyringen. Systemet er ikke tilstrekkelig kjent og forankret blant ledelsen. I praksis har ledelsen fokus på økonomi og budsjett, men mindre på resultat.



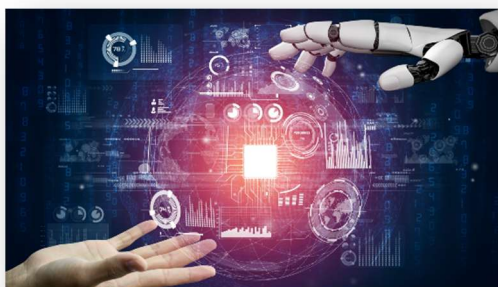
#### **Beredskap og sikkerhet i Operatunnelen (SVV)**

Tilsynet viste at det var sikkerhetsutstyr som ikke fungerte på tidspunktet som inspeksjonen ble gjennomført. Undersøkelsen viste også at Statens vegvesen bør utarbeide en risikoanalyse som gir et samlet risikobilde for de fire tunnelene som utgjør Operatunnelen.

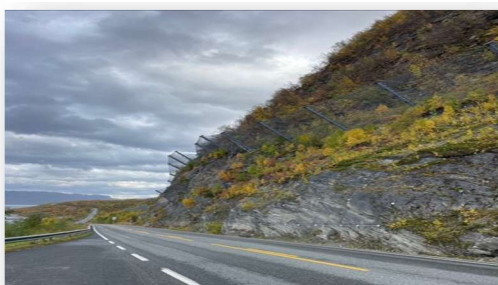


#### **MC-beskyttelse (SVV)**

Tilsynet viste at underskinner ikke blir benyttet av Statens vegvesen for å bedre sikkerheten for motorsyklister. En viktig faktor oppgis å være manglende tilgang på underskinner.



Bilde: Shutterstock



### Digital sikkerhet (SVV)

Tilsynsmøtet viste at Statens vegvesen har et styringssystem som skal ivareta at krav til digital sikkerhet, knyttet til veginfrastrukturen, blir oppfylt. Det er risiko for at ikke alle digitale systemer og verktøy med potensiell risiko blir fanget opp.

### Skred (NVAS)

Tilsynet viste samlet sett at Nye Veier AS har et styringssystem som legger til rette for systematisk risikostyring av skredfare i utbyggingsprosjekter.

### Rekkverk (SVV)

Oppfølgingsundersøkelsen av Statens vegvesen viste en positiv utvikling i rekkverkskompetanse etter tidligere tilsyn, men avdekket fortsatt ett avvik. Rekkverksarbeid i drifts- og vedlikeholdskontrakter vurderes som et videre oppfølgingsområde.

### Alarmer fra tunnel (SVV)

Tilsynssaken viste at Statens vegvesen er godt kjent med utfordringene knyttet til stort alarmvolum fra tunnelutstyr. Det pågår arbeid for å identifisere og implementere adekvate løsninger, herunder arbeid med å digitalisere deler av arbeidsflyten fra feil på tunnelutstyr oppstår til feilen er utbedret.

## Tilsyn med ITS-forordninger

Vegtilsynet fører tilsyn med to delegerede kommisjonsforordningene EU-forordning innen ITS.<sup>2</sup>

Tilsyn etter EU-forordning 886/2013 om sikkerhetsrelatert trafikkinformasjon blir gjennomført årlig. Tilsynssaken som ble gjennomført i 2025 med Statens vegvesen som tilsynspart, viste at Statens vegvesen oppfylder kravene i forordningen. Etter nedlegging av NRK Trafikk i 2025, er NRK ikke lenger tilsynspart etter EU-forordning 886/2013.

Tilsyn etter EU-forordning 2022/670 om sanntids veg- og trafikkinformasjon blir gjennomført hvert annet år, med Statens vegvesen som tilsynspart. Det ble gjennomført tilsyn etter forordningen i 2024, og derfor ikke gjennomført tilsyn etter forordningen i 2025.

### Egenvurdering av kvalitet

Vegtilsynet evaluerer hver tilsynssak internt og sammen med tilsynspart. I tillegg leser en ekstern rapportene våre, og gir tilbakemelding på tilsynsrapportene opp mot kvalitetsmålene våre. Tilsynene våre skal:

1. Være relevant for sikkerheten på riksveger og for tilsynspart
2. Ha god revisjonsfaglig kvalitet
3. Gjennomføres på en effektiv måte

Dette danner grunnlag for tilsynssaker som gir effekt. Vi har identifisert disse styrkene og forbedringspunktene i arbeidet vårt:

#### *Styrker i arbeidet:*

- God spredning på tema og problemstillinger som treffer målsettinger
- Risikobasert i forhold til vegsikkerhet
- Rapportene oppleves som nyttig for tilsynspart i forbedringsarbeid
- Rapportene våre har et godt revisjonsfaglig nivå
- Rapportene fremstår i stor grad troverdige, og er jevnt over godt nyanserte.

#### *Forbedringspunkter:*

- Har gjort justeringer for å øke kvalitet på tilsynsplanene våre.
- Tilsynsideer og innretning av tilsyn kan vært enda mer ambisiøs.
- Bør vurdere å innføre gradering av avvik.
- Forbedringsforslag er lagt som vedlegg til rapporten. Dette kan gjøre at de bli gjemt og forsvinner. Bør vurdere å innføre en 3. kategori, i tillegg til avvik og observasjon.
- Rapportene inneholder mye tekst. Det kan gjøre det krevende for leseren å oppfatte funnene. Metodisk gjennomføring bør i større grad ligge som vedlegg til rapporten.

---

<sup>2</sup> EU-forordning 886/2013 om tilgjengeliggjøring av sikkerhetsrelatert trafikkinformasjon (SRTI = Safety Related Traffic Information) og EU-forordning 2022/670 om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjonstjenester (RTTI = Real Time Traffic Information).

### **Styringsparameter: Antall gjennomførte tilsyn ift. plan**

Indikator	2025	2024	2023
Antall planlagte tilsynssaker	9	11	9
Antall gjennomførte tilsynssaker	8	10	7

Vegtilsynet har lagt om tilsynsprogrammet, som nå gjelder for en periode på to år. For 2025 var målet å levere 9<sup>3</sup> tilsynsrapporter. Det ble levert åtte rapporter i løpet av året. I tillegg forelå det ferdige utkast i to saker ved årsskiftet.

### **Styringsparameter: Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner**

Indikator	2025	2024	2023
Antall rapporterte avvik	4	1	6
Antall rapporterte observasjoner	8	4	8
Antall lukkede avvik	2	2	9
Antall åpne avvik (ved årsslutt)	5	5	6

Antall rapporterte avvik er høyere enn foregående år. Variasjoner i omfang og design av det enkelte tilsyn bidrar til ulikt antall rapporterte avvik.

Tabellen under viser åpne avvik ved årsslutt.

Saker		Åpne avvik pr. 31.12.2025
2024-06	Vedlikehold av vegdekke	3
2024-09	Beredskap og sikkerhet i Operatunnelen	1
2025-04	Rekkverkskompetanse	1
<b>Sum</b>		<b>5</b>

---

<sup>3</sup> Vegtilsynet hadde planlagte å levere 10 tilsynssaker, men tilsynssak med NRK utgikk, og derfor ble målet justert til å levere 9 tilsynssaker.

### **Styringsparameter: Oppnådde effekter som følge av tilsynsutøvelsen**

Oppfølgingsarbeidet etter tilsyn skal sikre at identifiserte mangler blir håndtert, og at nødvendige tiltak blir gjennomført. Det er i hovedsak dette som bidrar til måloppnåelse og effekt.

Basert på våre tilsyn, setter Statens vegvesen og Nye Veier AS i gang tiltak for å lukke avvik eller svare ut observasjoner. Dette gir *brukereffekter*, og gjennom dette arbeidet bidrar vi til å nå *samfunnseffekter*. Når det gjelder samfunnseffekter, er det flere forhold som samlet påvirker utviklingen i trafikksikkerheten. Vi ser likevel at det er interesse rundt våre tilsynssaker blant andre vegmyndigheter og arbeidet vårt. Vi deler våre erfaringer fra tilsyn med andre vegmyndigheter, blant annet fylkeskommunene, og arbeidet vårt bidrar derfor til økt sikkerhet utover tilsynsmandatet vårt som er riks- og europaveg.

Under er en kvalitativ vurdering av brukereffekter basert på tilsynssaker som avsluttet:

#### **2020-05 Tiltakstid (SVV)**

Vegtilsynet gav 6 avvik og observasjoner i saken. Samlet sett var vår konklusjon at det var vesentlige svakheter i måten Statens vegvesen dokumenterer og følger opp avvik knyttet til riksveginfrastrukturen. Det er har vært et større forbedringsarbeid for å lukke avvikene. Statens vegvesen har blant annet:

- revidert håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger* og håndbok R763 *Mal for konkurransegrunnlag driftskontrakt*.
- utviklet kontraktoppfølgingssystem sitt

På bakgrunn av gjennomførte tiltak har Vegtilsynet funnet grunnlag for å lukke samtlige avvik og med det avslutte tilsynssaken. Vår vurdering er at det er gjennomført tiltak som vil bidra til bedre datagrunnlag, mer ensartet praksis og systematisk oppfølging av avvik i driftskontraktene til Statens vegvesen.

#### **2023-02 Øvelser i tunnel (SVV)**

Vegtilsynet gav ett avvik i saken. Samlet sett var vår konklusjon at Statens vegvesen ikke har et system som i tilstrekkelig grad sikrer etterlevelse av tunnelsikkerhetsforskriftens krav til øvelsesfrekvens. Statens vegvesen har revurdert krav til øvelser og det har i tillegg har det vært en innskjerping av oppgavene til tunnelsikkerhetskontrollører og brannvernledere i oppfølging av øvelsesfrekvens.

Det har vært dialog med Vegdirektoratet om utfordringer mellom tunnelsikkerhetsforskriften og R511 *Sikkerhetsforvaltning av vegtunneler*, og dette er tatt inn i revideringen av tunnelsikkerhetsforskriften som pågår. Vegtilsynet har derfor lukket avviket og saken.

### 3.2 Følge opp sikkerhetstilrådinge

*Mål: God oppfølging av sikkerhetstilrådinge fra Statens havarikommisjon innen veisektoren*

Vegtilsynet har, på vegne av Samferdselsdepartementet, ansvar for å følge opp alle sikkerhetstilrådinge fra Statens havarikommisjon (SHK) innen vegsektoren. Formålet med sikkerhetstilrådingene er å redusere sannsynligheten for at tilsvarende ulykker skjer igjen.

Oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene innebærer å:

- ha oversikt over status for oppfølging av alle SHK sine sikkerhetstilrådinge på vegområdet
- tilrå lukking av sikkerhetstilrådinge overfor Samferdselsdepartementet når de vurderes som tilstrekkelig fulgt opp
- gjennomføre effektiv vurderinger av utvalgte iverksatte sikkerhetstiltak, der dette vurderes som hensiktsmessig

Sikkerhetstilrådingene varierer i innhold og omfang, og kan gjelde områdene veg, kjøretøy, trafikant samt organisasjon og HMS. Tilrådingene kan blant annet omfatte endringer i lover og retningslinjer, eller forbedringer i interne rutiner og praksis. Avhengig av tilrådingens karakter, kan det ta kort tid eller flere år før nødvendige tiltak er gjennomført og tilrådingen kan lukkes.

Siden Vegtilsynet overtok ansvaret for oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene mot slutten av 2021, er 69 sikkerhetstilrådinge lukket. Databasen over sikkerhetstilrådinge omfatter nå mer enn 300 tilrådinge.

Indikator (veg)	2025	2024	2023
Antall nye tilrådinge fra SHK	28	31	12
Antall lukkede tilrådinge	18	15	29
Antall åpne tilrådinge (ved årsslutt)	61	50	35
Antall nye rapporter fra SHK	4	7	5
Antall rapporter totalt (ved årsslutt)	109	105	98
Antall lukkede tilrådinge (totalt ved årsslutt)	250	232	217

#### **Styringsparameter: Kvalitet i forberedelse og gjennomføring av behandlingen av sikkerhetstilrådinge**

Vår samlede vurdering er at kvaliteten på oppfølgingsarbeidet er veldig god. Vi får gode tilbakemeldinger fra Statens havarikommisjon, departementet og fra aktører som mottar sikkerhetstilrådinge. Det blir gjennomført gode tiltak som følge av sikkerhetstilrådingene. Vi ser at oppfølgingsarbeidet gir oss en enda større bredde i sikkerhetsarbeidet vårt og at det har positive konsekvenser. Vi har lukket 18 sikkerhetstilrådinge i 2025. Under er et utdrag av noen av dem som er lukket.



Illustrasjon SHK. Foto: Politiet

### Vegtrafikkulykke med personbil og traktor med tilhenger på fv.835 Steigentunnelen i Hamarøy kommune 15.05.2022

**2023/11T:** Sikkerhetstilrådingen etterspurte kompensierende tiltak i Steigentunnelen inntil lysanlegget blir oppgradert. Nordland fylkeskommune har framskyndet oppgraderingen av lysanlegget slik at dette er i henhold til dagens krav. I tillegg er det gjort flere andre tiltak for å ivareta trafikksikkerheten bedre i tunnelen.



Foto: SHK

### Utforkjøringsulykke med ambulanse på E18 ved Helland i Holmestrand kommune 18.01.2023

Tilrådingene etter ambulanseulykken i Holmestrand har ført til at alle helseforetakene har gått sammen i en bred nasjonalt forankret samarbeidsgruppe for å løse utfordringene som rapporten tar opp. Dette har medført et godt samarbeidsklima og gode tiltak for å styrke sikkerhetsstyringen på trafikant- og kjøretøyområdet. Vegtilsynet følger opp de resterende tilrådingene videre inn i 2026.



Foto: Politiet

### Møteulykke mellom to vogntog på E39 i Heim 16.01.2024

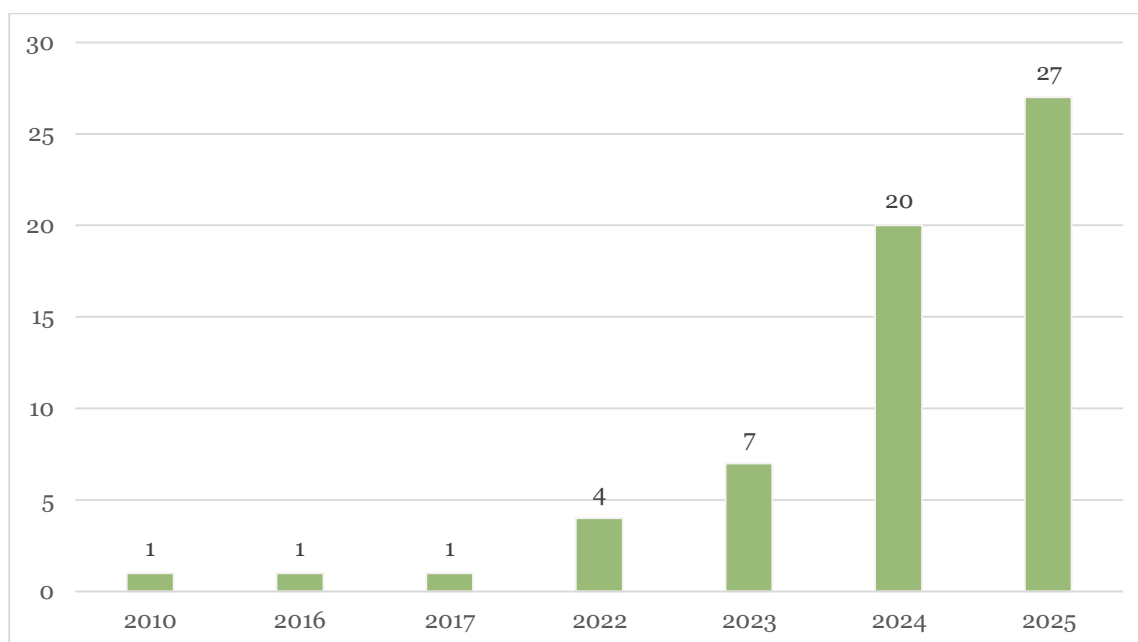
**2025/01T:** Scania har i oppfølgingen av tilrådingen endret sin måte å varsle ABS feil på tilhenger i førerdisplayet. Denne varselmeldingen kommer nå opp som gul istedenfor hvit og sjåfør må fysisk kvittere ut meldingen, beskjeden blir også gitt i klartekst i displayet. I tillegg vil varselet alltid lyse gult, selv om sjåfør har kvittert ut meldingen.

### Styringsparameter: Antall åpne sikkerhetstilrådinger

I 2025 publiserte Statens havarikommisjon tre rapporter og én temaundersøkelse innen vegområdet. I disse fire rapportene ble det fremmet til sammen 28 sikkerhetstilrådinge. Per 31.12.2025 var det totalt 61 åpne sikkerhetstilrådinge innen vegområdet. Dette er en økning sammenlignet med årsskiftet 2024, noe som må ses i sammenheng med at Statens havarikommisjon har levert et høyt antall tilrådinge både i 2024 og 2025.

Statens havarikommisjon endret i 2024 praksis ved å spesifisere mottakere av sikkerhetstilrådinge tydeligere i tilfeller der det er flere aktuelle mottakere, for eksempel i en rapport der det er like tilrådinge til alle vegmyndigheter på riks- og fylkesveg. Denne endringen har ført til en betydelig økning i antall nye tilrådinge..

Grafen under viser åpne tilrådinge pr. 31.12.2025, fordelt på årstall tilrådingene ble gitt. Den viser at Vegtilsynet har noen sikkerhetstilrådinge som er fra tidligere år, men i hovedsak er åpne sikkerhetstilrådinge fra de siste årene.



Som vedlegg til årsrapporten er det en liste over åpne sikkerhetstilrådinge per 31.12.2025.

### 3.3 Være en pådriver

*Mål: Være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett*

Vegtilsynet er en pådriver gjennom å:

- dele erfaringer og læring gjennom formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter
- ta initiativ til FoU-aktiviteter, faglige utredninger
- foreslå endringer i regelverket
- følge med og bidra i relevant internasjonalt arbeid

#### ***Styringsparameter: Erfaringsdeling og læring gjennom formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter***

Tilsyn og SHK-oppfølgning bidrar til læring hos andre, blant annet fylkeskommuner og andre vegaktører. Nettseminarene vi gjennomfører har god deltakelse. Vi blir i økende grad invitert inn i faglige fora for å dele våre erfaringer. I 2025 har vi blant annet:

- delt erfaringer med fylkeskommunene gjennom nettseminar, både læringspunkter fra tilsyn og fra oppfølging av sikkerhetstilrådinger. Risikoen for å havne i en alvorlig trafikkulykke er høyere på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet, per kjørte km
- deltatt jevnlig i fem faglige utvalg innen trafikksikkerhet
- formidlet erfaringer gjennom å holde innlegg på faglige konferanser, seminarer og møter

#### ***Styringsparameter: Antall utredninger og FoU-aktiviteter***

##### Utredningsoppdrag

Vegtilsynet fikk i 2023 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utrede forslag til forskrift med nærmere krav til styringssystem for sikkerhet knyttet til riksveg. Forslaget til forskrift med tilhørende høringsnotat skal bidra til å tydeliggjøre kravene til innhold i styringssystemet, og skal leveres i mars 2026.

Vegtilsynet fikk samtidig i oppdrag å utrede en lovhjemmel for å kunne kreve at også fylkeskommunene skal ha og bruke styringssystem for sine veger. Rapporten *Kartlegging av fylkeskommunenes internkontroll for sikkerhet på fylkesveginfrastrukturen* er utarbeidet og skal danne grunnlag for det videre arbeidet med utredning av en eventuell lovhjemmel for styringssystem knyttet til sikkerhet på fylkesveg.

Det er etablert en styring- og faggruppe for å involvere Statens vegvesen, Nye Veier AS, fylkeskommunene og KS i både forskrifts- og lovhjemmelsarbeidet.

### FoU-aktiviteter og utredninger

Formålet er å bidra til et sikkert og formålstjenlig vegnett, i tillegg til å utvikle Vegtilsynet til et bedre og mer effektivt tilsyn.

Vi gjennomfører enkeltprosjekter med ulike formål. Dette kan blant annet være tiltak for å videreutvikle egen tilsynsvirksomhet eller å utvikle ny kunnskap i samarbeid med forskningsmiljøer, som også andre aktører i vegsektoren kan dra nytte av. Vårt bidrag kan variere fra mindre faglige innspill til aktiv deltakelse i FoU-prosjekter innenfor vårt ansvars- og kunnskapsområde.

Vi bruker i noe større grad handlingsrommet som pådriver, blant annet ved å gjennomføre faglige utredninger som ser infrastruktur, trafikant og kjøretøy i et helhetlig bilde. Dette ønsker vi å videreutvikle i 2026.

#### *Styrkeklasse på rekkverk og økte vekter på kjøretøy*

Vegtilsynet har levert en utredning til Samferdselsdepartementet om rekkverk og økte kjøretøyvekter. Rapporten handler om økningen i vekt både på personbil, busser og vogntog de siste årene. Likevel har regelverket i vegsektoren på dette området vært uendret. Det samme har testkriteriene for å vurdere om rekkverk er tilstrekkelig eller ikke. Vegtilsynet har derfor gitt Samferdselsdepartementet anbefaling om at Statens vegvesen v/ Vegdirektoratet bør innføre system for å fange opp endringer i kjøretøyparken. For eksempel ved vektendring eller andre parametere av betydning for dimensjonering av vegsikringsutstyr.

I tillegg har vi gitt anbefalinger til Statens vegvesen ved Vegdirektoratet for videre oppfølging av utredningens resultater.

### **Styringsparameter: Følge med og bidra i relevant internasjonalt arbeid**

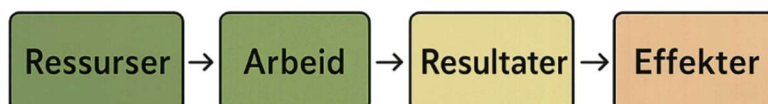
Vegtilsynets deltakelse i EØS-arbeidet er knyttet til etatens faglige ansvarsområde og skjer i dialog med Samferdselsdepartementet.

EØS-arbeidet er særlig relevant der regelverksutvikling i EU berører trafiksikkerhet, vegforvaltning og digitale tjenester innen vegsektoren. Vegtilsynet følger utviklingen innen relevante regelverk og bidrar med faglige vurderinger innenfor eget ansvarsområde når dette er etterspurt.

### 3.4 Effektiv ressursbruk

Mål: Effektiv bruk av tilsynsressurser

Samlet tildeling utgjorde i 2025 kr. 22 750 000. Vegtilsynet har i 2025 hatt et mindreforbruk i forhold til bevilgning på kr. 1 392 633, som er en utnyttelsesgrad på 94% av tildelingen. I hovedsak skyldes mindre forbruket langtidssykefravær.



Figur 3: Sammenheng i vurdering av effektiv ressursbruk <sup>4</sup>(Kilde: DFØ Veiledningsnotat – Årsrapport, tilpasset Vegtilsynet)

#### Drifts- og administrasjonseffektivitet

Vegtilsynet er en liten etat som kontinuerlig arbeider med å utvikle og forbedre egne arbeidsprosesser. Vi har i perioden hatt særlig fokus på å tilpasse oss mer effektive og hensiktsmessige arbeidsformer. Digitalisering er et sentralt virkemiddel i dette arbeidet, og vi har blant annet testet bruk av kunstig intelligens, der dette har vært formålstjenlig.

I desember inngikk Vegtilsynet en ny avtale med Really, en innkjøpsplattform som skal bidra til mer effektiv gjennomføring og bedre oppfølging av anbudsprosesser.

Tabellen viser nøkkeltall knyttet til kostnader for de tre siste årene etter kontantprinsippet

Nøkkeltall	2025	2024	2023
Antall ansatte	15	14	13
Antall avtalte årsverk	14	14	13
Antall utførte årsverk	12,6	12,9	12,5
Samlet tildeling (1000 NOK)	22 750	21 529	20 453
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	94 %	92 %	96 %
Driftsutgifter (1000 NOK)	21 219	19 810	19 651
Lønnsandel av driftsutgifter (%)	65 %	63 %	64 %
Konsulentandel av driftsutgifter (%)	7 %	4 %	3 %
Kjøp av konsulent tjenester (1000 NOK)	1 577 075	736 498	631 521

<sup>4</sup> Veiledningsnotat til årsrapport for statlige virksomheter [oppdatert260123.pdf](#)

**Styringsparameter: Gjennomførte tiltak**

Etter gjennomført revisjon av eget tilsynsarbeid i 2024, har Vegtilsynet gjennomført justeringer som har bidratt til blant annet bedre ressursutnyttelse. Forbedringstiltakene har ført til forbedringer til tilsynsarbeidet, og det arbeides videre for å sikre at ressursene brukes der de gir størst effekt. Hver sak planlegges med sikte på god bruk av tilgjengelige ressurser.

**Styringsparameter: Ressursbruk per hovedprosess i virksomheten**

Vegtilsynet registrerer tidsbruk per hovedprosess, og vi arbeider kontinuerlig med å rette ressursene inn mot kjerneoppgavene. Tabellen nedenfor viser prosentvis fordeling av tidsbruk for siste tre år:

Hovedprosess	2025	2024	2023
Ledelse	14 %	13 %	15 %
Kjerne	64 %	68 %	64 %
Støtte	22 %	19 %	21 %

Samlet sett viser analysen at tidsbruken til ledelsesaktiviteter er på om lag samme nivå som året før, mens andelen tid brukt på kjerneaktiviteter har gått noe ned. Nedgangen i kjerneaktiviteter henger i hovedsak sammen med langtidssykefravær i perioden. Tidsbruken til støtteaktiviteter har økt noe, blant annet som følge av økt innsats innen opplæring.

Den samlede vurderingen er at fordelingen av tid mellom ledelses-, kjerne- og støtteaktiviteter samlet sett er hensiktsmessig og balansert, sett i lys av virksomhetens oppgaver og tilgjengelige ressurser.

### 3.5 Andre mål og prioriteringer fra Samferdselsdepartementet

#### Samfunnssikkerhet og beredskap

Vegtilsynet har i 2025 arbeidet målrettet med samfunnssikkerhet og beredskap i tråd med Samferdselsdepartementets *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren*. Innsatsen har vært sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner, digital sikkerhet og klimatilpasning.

Årlige risiko- og sårbarhetsanalyser er gjennomført og har gitt grunnlag for prioritering av sikkerhetstiltak i egen virksomhet. Vurderingene viser moderat risiko innen informasjonssikkerhet, og identifiserte tiltak er fulgt opp for å redusere sannsynlighet for uautorisert tilgang til sensitive opplysninger.

Digital sikkerhet er integrert i Vegtilsynets virksomhetsstrategi. I 2025 er dette fulgt opp gjennom tilsynsaktivitet, blant annet ved gjennomføring av en tilsynssak mot Statens vegvesen knyttet til digital sikkerhet i veginfrastrukturen. Arbeidet videreføres, og tilsvarende tilsyn mot Nye Veier AS vil bli gjennomført i 2026.

Gjennom tilsynsvirksomheten og oppfølgingen av sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon har Vegtilsynet bidratt til økt oppmerksomhet og forbedring innen forvaltning av kritisk infrastruktur, herunder bruer, tunneler og beredskap i vegsektoren.

Klimaendringer har tema i tilsynsarbeidet for 2025, der Vegtilsynet har rettet innsatsen mot forebyggende tiltak for å styrke veginfrastrukturens robusthet ved hendelser som skred.

**Del 4:**

**Styring og kontroll i virksomheten**

## 4. Styring og kontroll i virksomheten

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i staten. Vi følger dette prinsippet, og arbeider for å forbedre styringssystemet kontinuerlig. Mål og krav til resultatoppgjørelse kommer frem av det årlige tildelingsbrevet. Basert på disse, og føringer gitt i stortingsmeldinger og av Samferdselsdepartementet, etablerer vi strategier og årlige aktivitetsplaner. Aktivitetene og resultatene følges opp og evalueres internt og gjennom styringsdialogen.

Vegtilsynets styringssystem er bygd på ISO 9000-standard. Styringssystemet er et viktig hjelpemiddel til å nå våre mål, behandle hendelser, gjennomføre forbedringer og å legge til rette for høy kvalitet i arbeidsutførelsen.

### 4.1 Risikovurdering

Vegtilsynet har utført en risikovurdering der formålet er å redegjøre for de mest sentrale risikofaktorene for å ikke nå våre mål i 2025, og å håndtere risiko med egnede tiltak. Risikovurderinger gjennomføres som en del av den årlige plan- og budsjettprosessen.

Vår vurdering er at det er moderat sannsynlighet og moderat konsekvens knyttet til:

- å ikke rette tilsyn mot de områdene der risiko for svikt eller avvik i vesentlig grad påvirker sikkerheten
- å ha ønsket fremdrift i gjennomføring av tilsynssaker og forslag til endringer i regelverk
- tilstrekkelig oppfølging av åpne avvik

De viktigste tiltakene som er utført i 2025 for å redusere risiko er:

- tydeliggjøre kvalitetsmål for tilsynsarbeidet og oppfølging av dette
- forenkle kvalitetssystemet vårt knyttet til tilsyn for å fjerne aktiviteter som oppleves tidkrevende og formalistisk
- inngå rammeavtaler med eksterne for å sikre god revisjonskompetanse og praktisk erfaring

### 4.2 Internkontroll

Overordnet tilstandsvurdering av Vegtilsynets internkontroll er at vi har god kontroll over virksomhetens egenart, risiko og vesentlighet. Vi gjennomfører en årlig gjennomgang i henhold til DFØ sine anbefalinger om internkontroll og har i 2025 ikke avdekket avvik eller vesentlige svakheter.

### 4.3 Fellesføringer fra regjeringen

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2025.

#### Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Bærekraft i Vegtilsynet omfatter klima og miljø, sosiale forhold og virksomhetsstyring. Området er preget av økende krav og forventninger fra departement, myndigheter og øvrige interessenter. Samtidig har Vegtilsynet et tydelig samfunnsoppdrag og begrensede ressurser, noe som stiller krav til en målrettet og effektiv innsats der tiltakene gir høy måloppnåelse og størst mulig samlet effekt.

Gjennom sin tilsynsvirksomhet bidrar Vegtilsynet særlig til FNs bærekraftsmål nr. 3 – God helse og livskvalitet, og bærekraftsmål nr. 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn, blant annet gjennom arbeid som styrker trafiksikkerhet og legger til rette for trygg og bærekraftig mobilitet.

For å sikre en kunnskapsbasert og helhetlig tilnærming til bærekraftsarbeidet, har Vegtilsynet i samarbeid med BDO, gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse (DVA). Analysen vurderer virksomhetens vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter, og danner grunnlag for prioritering av tiltak innen de tre bærekraftsområdene, - klima og miljø, sosiale forhold og virksomhetsstyring. Arbeidet er gjennomført i tråd med anbefalinger for statlige virksomheter om å legge vesentlighet til grunn for rapportering og styring.

Analysen har resultert i et prioritert handlingsgrunnlag og tydelige anbefalinger for videre oppfølging.

Som en liten virksomhet har Vegtilsynet et samlet risikobilde som er relativt avgrenset. Bærekraftsarbeidet er derfor konsentrert om områder der virksomheten har reell påvirkning, og der risiko og strategisk betydning vurderes som størst.

### Klima og miljø

Innen klima og miljø gjennomfører Vegtilsynet flere tiltak knyttet til egen drift, tilpasset vår størrelse. Med utgangspunkt i den doble vesentlighetsanalysen er det identifisert og prioritert nye tiltak som vurderes som relevante og gjennomførbare innenfor gjeldende rammer.

Tabellen nedenfor gir en samlet oversikt over prioriterte tiltak innen klimagassreduksjon, klimatilpasning og ressursbruk, med angitt tidshorisont og prioritet.

Fokusområde	Tiltak	Tidshorisont	Prioritet
Klimagassreduksjon og klimatilpasning	Gradvis erstatte eksisterende hybridbiler med helelektriske kjøretøy for å redusere utslipp fra tjenestekjøring	Kort sikt	Middels
Bærekraftige anskaffelser	Integrere miljø- og klimakrav i alle relevante innkjøpsprosesser, herunder krav til lavutslippsprodukter, bruk av resirkulerte materialer og energieffektive løsninger	Kort sikt	Middels
Samfunns- og miljøeffekt av tilsyn	Prioritere tilsynsaktiviteter som bidrar til måloppnåelse i Nasjonal transportplan (NTP), med særlig vekt på tiltak som styrker trafikksikkerhet for fotgjengere og syklister	Mellomlang sikt	Høy
Avfall og ressursbruk	Øke gjenbruk, herunder bruk av resirkulerte materialer, reparasjon av utstyr fremfor nyanskaffelser	Mellomlang sikt	Lav
	Redusere papirforbruk gjennom økt bruk av digitale løsninger	Kort sikt	Lav

### Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse

Som statlig virksomhet er Vegtilsynet opptatt av å legge til rette for personer med nedsatt funksjonsevne og personer med hull i CV-en. Vi har deltatt på digitale møteplasser med fokus på inkludering og har i våre stillingsannonser oppfordret aktuelle kandidater til å søke.

I rapporteringsåret har vi imidlertid ikke mottatt søknader fra disse målgruppene. Sist Vegtilsynet hadde en person fra målgruppen var i 2024, da vi hadde en deltaker i arbeidstrening i en periode på fire måneder. Vi samarbeider med arbeidsinkluderende organisasjoner for å bidra til økt inkludering i arbeidslivet.

Ansatte med behov for tilrettelegging får arbeidsplassen tilpasset gjennom innkjøp av anbefalt utstyr. Kontorlokalene har heis og er ellers universelt utformet.

### Redusere konsulentbruken

Det utarbeides årlig en kompetanseplan for å sikre at Vegtilsynet har tilstrekkelig kompetanse til å nå virksomhetens mål. I 2025 er det gjennomført flere kompetansehevende tiltak, blant annet gjennom deltakelse på fagsamlinger relevante for Vegtilsynets fagområder. Som en liten etat har Vegtilsynet samtidig behov for å benytte konsulenttjenester for å dekke kompetansebehov som det ikke er hensiktsmessig å bygge opp internt.

Den største enkeltkostnaden knyttet til konsulentbruk i 2025 gjelder kjøp av tjenester fra Menon AS. Selskapet har bistått Vegtilsynet i kartlegging av fylkeskommunenes internkontroll for sikkerhet på fylkesveginfrastruktur, som del av et pågående utredningsoppdrag.

Kostnader til konsulenttjenester utgjorde i underkant av 15 prosent av de samlede lønnskostnadene. Utgiftene til kjøp av konsulenttjenester var 1 577 075 kroner i 2025, sammenlignet med 736 498 kroner i 2024. Økningen er i hovedsak knyttet til det pågående utredningsoppdraget samt dekning av kompetansebehov som følge av langtidssykefravær.

Parallelt har Vegtilsynet hatt økt oppmerksomhet på intern kompetanseheving for å redusere behovet for ekstern bistand over tid.

### **Konsulenttjenester i 2025 fordelt på artskonto**

<b>Artskonto</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Beløp (kr)</b>
670	Konsulenttjenester innen økonomi, revisjon og juss	265 010
671	Konsulenttjenester til utvikling av programvare og IKT-løsninger	86 615
673	Andre konsulenttjenester	1 225 450
<b>Sum</b>		<b>1 577 075</b>

Vegtilsynet har ikke benyttet konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen i 2025.

#### 4.4. Personalmessige forhold

Vegtilsynet har gjennom 2025 arbeidet systematisk og kontinuerlig med oppfølging av arbeidsmiljøet i virksomheten. Det er gjennomført faste møter mellom arbeidsgiver og tillitsvalgte, møter i arbeidsmiljøutvalget (AMU), vernerunder samt øvrige formelle og uformelle møteplasser på tvers av organisasjonen. Disse treffpunktene bidrar til god dialog mellom ansatte og arbeidsgiver og legger til rette for et trygt, forutsigbart og inkluderende arbeidsmiljø.

Virksomheten har et eget velferdslag som arrangerer sosiale aktiviteter som sommerfest, skitreff mm. Slike tiltak bidrar til å styrke det sosiale fellesskapet og er et viktig bidrag til trivsel og et godt arbeidsmiljø.

Vegtilsynet har samarbeid med bedriftshelsetjenesten, som blant annet deltar i AMU-møter og gir generell veiledning, samt oppfølging i enkeltsaker. Muskel- og skjelettplager er blant de vanligste årsakene til sykefravær nasjonalt. For å forebygge slike plager har Vegtilsynet inngått bedriftsavtaler med treningssentre, for å motivere ansatte til fysisk aktivitet. Etter anbefaling fra bedriftshelsetjenesten, vil det også bli gjennomført kartlegging av ergonomi ved hver enkelt kontorplass.

Vegtilsynet gjennomfører annethvert år medarbeiderundersøkelsen MUST for å kartlegge arbeidsmiljø og trivsel i organisasjonen. Resultatene fra undersøkelsen som ble gjennomført i 2024, danner grunnlag for pågående forbedringsarbeid. Neste medarbeiderundersøkelse planlegges gjennomført høsten 2026.

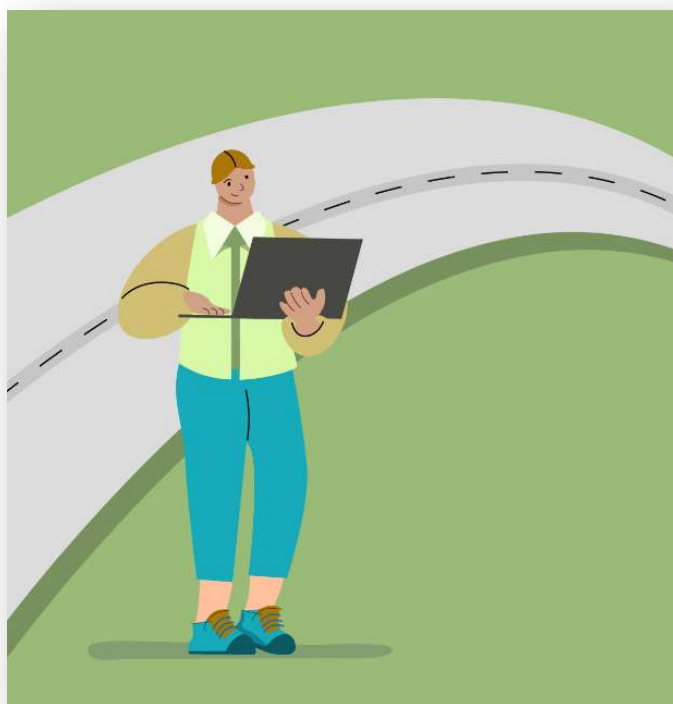
##### Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet legger vekt på likebehandling. Virksomheten arbeider systematisk for å forebygge diskriminering og for å sikre like muligheter for alle ansatte, uavhengig av kjønn, alder eller andre forhold. Dette skal gjelde ved rekruttering, medarbeiderutvikling og i arbeidsmiljø. 31. desember 2025 har Vegtilsynet totalt 15 ansatte, hvorav én er midlertidig ansatt. Av disse er sju kvinner (45 prosent) og åtte menn (55 prosent). Kjønnfordelingen vurderes som relativt jevn

Gjennomsnittsalderen i virksomheten er 46 år. Kvinner har en gjennomsnittsalder på 52 år, mens gjennomsnittsalderen for menn er 40 år. Den eldste ansatte er 60 år, og den yngste er 32 år. Vegtilsynet følger utviklingen i kjønns- og alderssammensetningen over tid og legger til rette for et inkluderende og mangfoldig arbeidsmiljø.

Nøkkeltall – ansatte:

År	2025	2024	2023
Fast ansatte per 31.12	15	14	14
Gjennomsnittsalder	46	46	45
Antall kvinner	7	7	7
Andel kvinner (%)	45 %	50 %	50 %
Gjennomsnittsalder kvinner	52	51	50
Antall menn	8	7	7
Andel menn (%)	55 %	50 %	50 %
Gjennomsnittsalder menn	40	41	40



I tråd med aktivitets- og redegjørelsesplikten, arbeider Vegtilsynet systematisk og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. For å sikre likebehandling i ansettelsesprosesser, baseres terskelverdier på utdanningsnivå/oppnådd grad og relevant arbeidserfaring, uavhengig av kjønn og andre diskrimineringsgrunnlag.

Arbeidet med likestilling og ikke-diskriminering er forankret i virksomhetens interne rutiner, og gjennomføres som en del av ordinær styring og personaloppfølging. Tiltakene vurderes jevnlig og inngår i grunnlaget for redegjørelse i årsrapporten. Eksempler på gjennomførte tiltak er:

- Systematisk oppfølging av nyansatte, herunder evaluering etter tre måneders ansettelse og samtale med direktør, for å sikre like utviklings- og arbeidsvilkår
- Tilrettelegging for balanse mellom arbeid og privatliv gjennom fleksibel arbeidstid og mulighet for hjemmekontor inntil to dager per uke
- Etsiske retningslinjer som gir felles føringer for likeverd, respekt og ønsket organisasjonskultur
- Partssamarbeid med tillitsvalgte, som bidrar til medvirkning og dialog om arbeidsforhold, likestilling og inkludering
- Kvartalsvis møte i arbeidsmiljøutvalget (AMU), hvor arbeidsmiljø, trivsel og risikoforhold som kan ha betydning for likestilling og diskriminering følges opp

Vegtilsynet har per 2025 ingen kvinner i lederstilling. Samtidig er det flere kvinner enn menn i stillinger som seniorrådgiver og senioringeniør. Aldersmessig er kvinne- og mannsgruppene i disse stillingskategoriene i hovedsak jevnt sammensatt, blant annet med én kvinne i senioringeniørstilling som er 60 år.

Når det gjelder midlertidige og deltidsansatte, har Vegtilsynet i 2025 hatt to deltidsstillinger etter eget ønske fra de ansatte. Én stilling var midlertidig justert til 70 prosent, og én stilling er fast ansatt i 80 prosent. Begge deltidsstillingene innehas av kvinner.

I 2025 ble det også utlyst én midlertidig stilling. Stillingen ble besatt i juni 2025 og har varighet frem til 30. juni 2027.

Vegtilsynet hadde ingen ansatte i foreldrepermisjon i 2025.

### Kompetanseutvikling

Vegtilsynet legger stor vekt på systematisk kompetanseutvikling i organisasjonen. Virksomheten har en egen kompetanseplan som benyttes til å kartlegge og følge opp kompetansen hos medarbeiderne. Planen er et viktig verktøy i det strategiske arbeidet med å sikre en helhetlig og strukturert tilnærming til kompetanseutvikling, både på individ- og organisasjonsnivå.

Ved tildeling av nye og endrede oppgaver, er det avgjørende å kunne planlegge og utnytte ressursene på en god måte. I forbindelse med tilføring av nye oppgaver er det viktig å sikre at virksomheten har riktig kompetanse og tilstrekkelige ressurser.

I 2025 har Vegtilsynet gjennomført to fagsamlinger med formål å styrke og oppdatere revisjonskompetansen internt i organisasjonen.

### Lærlinger

Vegtilsynet har som mål å være en aktuell og relevant praksisplass for lærlinger og studenter. I 2025 mottok virksomheten en henvendelse om praksisplass, men på grunn av kapasitetsutfordringer knyttet til tilgjengelige personalressurser, hadde Vegtilsynet ikke anledning til å ta imot lærling eller studenter i praksis dette året.

### Sykefravær

Vegtilsynet har videreført ordningen med utvidet bruk av egenmeldingsdager i tråd med tidligere IA-avtale. Virksomheten tilbyr i tillegg én time trening i arbeidstiden per uke, fadderordning for nyansatte samt seniorpolitiske tiltak. Det er samtidig høy oppmerksomhet på intern effektivisering, kompetanseutvikling og kvalitet i oppgaveløsningen, kombinert med et systematisk arbeid for å sikre et godt og inkluderende arbeidsmiljø.

Sykefraværet i 2025 var 2,5 prosent, noe som innebærer en betydelig reduksjon sammenlignet med 2024. Resultatmålet for avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent, og dette målet ble dermed oppnådd. I løpet av 2025 har virksomheten hatt én langtidssykemeldt ansatt. Det samlede sykefraværet vurderes ikke å være arbeidsrelatert. Legemeldt sykefravær utgjorde 1,03 prosent for kvinner og 0,70 prosent for menn.

Vegtilsynet er en liten virksomhet, og sykefravær uttrykt i prosent kan derfor gi relativt store utslag fra år til år. Sykefraværet følges likevel tett, blant annet på bakgrunn av utviklingen i 2023 og 2024, som del av det systematiske arbeidsmiljøarbeidet.

#### *Nøkkeltall – sykefravær etter kontantprinsippet*

År	2025	2024	2023
Sykefravær	2,5 %	5,1 %	4,8 %
Mål	Under 4 %	Under 4 %	Under 4 %

#### 4.5 Avtaler som forplikter utover budsjettåret

I tildelingsbrevet for 2025 er Vegtilsynet gitt fullmakt etter bevilgningsreglementet til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester som forplikter utover budsjettåret.

Per 31.12.2025 har Vegtilsynet fire avtaler med bindinger utover budsjettåret. Avtalene omfatter kjøp av IKT-, lønns- og regnskapstjenester, leie av kontorlokaler inkludert renhold og parkering, samt leasing av bil.

For nærmere opplysninger vises det til *Note C: Oversikt over binding på framtidige års bevilgninger.*



**Del 5:**

**Vurdering av fremtidsutsikter**

## 5. Vurdering av fremtidsutsikter

Nasjonal transportplan 2025-2023 (Meld. St. 14 (2023-2024)) peker på sentrale områder som vil prege transportsektoren fremover. Digitalisering, intelligente transportsystemer og utviklingen innen autonome kjøretøy, gir store muligheter. Samtidig gir økt bruk av data og nye teknologiske løsninger behov for styrket digital sikkerhet og bedre håndtering av uønskede digitale hendelser

Samfunnssikkerhet og beredskap vektlegges mer som følge av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen. Ekstremvær kommer stadig oftere og krever økt forebyggende innsats, særlig innen skred og tiltak mot flomskader.

Innen trafiksikkerhet har den positive utviklingen stagnert, og dette krever forsterket innsats fra alle aktører.

Vegsektoren er sammensatt, med mange vegmyndigheter og aktører. Det pågår et arbeid for å tydeliggjøre krav til styringssystemer på riksveg, samt å vurdere om Vegtilsynets mandat skal utvides til å omfatte fylkesveg.

Vegtilsynet har ansvar for å prioritere arbeid som gir størst mulig effekt for sikkerheten på veg, og i større grad synliggjøre resultater og effekter av vårt arbeid.

Som tilsyn sier vi at «vi lykkes når andre lykkes.» Det betyr at vi må forstå hvordan utviklingstrekkene, nevnt over, påvirker rollen som tilsynsmyndighet. Vi må være forberedt på å tilpasse våre virkemidler og arbeidsformer på en fornuftig måte. I tillegg må vi være forberedt på økte forventninger til arbeidet vårt. Vegtilsynet har startet en kartlegging som skal gi oss et styringsgrunnlag for å jobbe med dette på en systematisk måte på lang sikt.

Vegtilsynet er en kunnskapsorganisasjon med kompetente medarbeidere. Vi jobber systematisk med utvikling av kompetanse, kunnskap og erfaringer. Utviklingstrekkene krever samtidig at vi styrker dette arbeidet. Vi jobber også aktivt for å øke jobbengasjementet blant alle ansatte.

Fremtidsutsiktene vurderes som stabile, med forventninger om økt behov for et helhetlig og vegfaglig forankret tilsyn i takt med sektorens utvikling.

## Del 6:

# Årsregnskap

Ledelseskomentarer til årsregnskap 2025	38
Prinsippnote- bevilgnings- og artskontorrapportering	40
Oppstilling av artskontorrapportering 31.12.2025	46
Regnskapsprinsipper- Virksomhetsregnskap avlagt iht. SRS	47
Resultatregnskap	50
Balanse	51

## 6. Årsregnskap

### Ledelseskommentar for årsregnskapet 2025

#### Formål

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Hovedoppgaven er å føre tilsyn med Statens vegvesen og det statlige utbyggingsselskapet Nye Veier AS. Vegtilsynet sin hovedoppgave er å gjennomføre risikobaserte tilsyn.

For å bidra til et trygt vegnett som forebygger tap av liv og helse, samt de materielle og økonomiske verdiene som vegtransport representerer, skal Vegtilsynet prioritere tilsynsvirksomheten der risikoen for ulykker er størst.

#### Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten med tilhørende rundskriv fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i Instruks for Vegtilsynet av 1. juli 2020.

Vegtilsynet er en bruttobudsjettert virksomhet. Regnskapet for 2025 er utarbeidet som virksomhetsregnskap i henhold til de statlige regnskapstandardene (SRS). Vegtilsynet tok i bruk SRS og startet å føre og rapportere virksomhetsregnskap etter disse standardene fra og med 1. januar 2024.

Årsregnskapet gir et rettviseende bilde av virksomhetens ressursbruk i regnskapsåret samt Vegtilsynets eiendeler og gjeld per 31. desember.

### Vurdering av vesentlige forhold etter kontantprinsippet

#### *Bevilgningsrapportering*

Regnskapet gir etter vår vurdering et dekkende bilde av disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter og balanseposter.

I 2025 har Vegtilsynet disponert tildeling på kr. 22 750 000, under kap. 1323 post 01.

Vegtilsynet har i 2025 ikke hatt driftsinntekter, investerings- og finansposter, innkrevingsvirksomhet, tilskuddsforvaltning eller andre overføringer til/fra staten.

Samlede driftsutgifter på kapittel 1323 post 01 utgjorde 21 357 367 kroner. Vegtilsynet hadde en mindretgift på 1 392 633 kroner sammenlignet med tildelt bevilgning, noe som tilsvarer en utnyttelsesgrad på 94 prosent. Mindreforbruk skyldes i hovedsak langtidsfravær og at det tok tid å få vikar på plass. Det er søkt om overføring av ubrukt bevilgning på 1 070 000 kroner til 2026.

### Artskontorrapportering

Nettorapporterte driftsutgifter utgjorde 21 219 810 kroner.

Driftsutgiftene er påvirket av lønns- og prisvekst samt antall årsverk. Utbetaling til lønn økte med kr. 814 617 sammenlignet med foregående år. Dette skyldes i hovedsak at lønnsoppgjørene for 2024 og 2025 ble gjennomført i 2025. Husleiekostnadene økte som følge av høyere felleskostnader enn budsjettert, blant annet på grunn av høye strømpriser.

Det har også vært økte kostnader til kjøp av konsulenttjenester gjennom året. Dette skyldes langtidssykefravær samt pågående større utredningsoppgaver i Vegtilsynet, med behov for ekstern faglig bistand. I tillegg har kostnadene økt som følge av intern kompetanseheving i organisasjonen.

Mellomværende med statskassen per 31.12.2025 utgjør kr 897 374 og består av skyldig skattetrekk og avsatt pensjonspremie.

Note 5A og 5B gir en spesifikasjon av eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen.

### Vurdering av vesentlige forhold etter periodiseringsprinsippet

Statlige regnskapsstandarder (SRS), fastsatt i desember 2020, er lagt til grunn for verdsettelse i åpningsbalansen. Vegtilsynet har ikke betydelige eiendeler, og balanseført verdi per 31. desember 2025 utgjorde 515 391 kroner. Note 3 gir en oversikt over kostnader og avskrivninger for regnskapsåret.

Vegtilsynet hadde lønnskostnader på 10 573 109 kroner i 2025 (note 2).

Lønnskostnader utgjorde 49 prosent av de samlede driftsutgiftene.

Andre driftskostnader utgjorde 7 321 028 kroner (note 4). Disse omfatter blant annet driftsavtaler for IKT-tjenester, andre faste kostnader samt leie av lokaler.

### Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor for Vegtilsynet. Årsregnskapet er per dags dato ikke ferdig revidert. Revisjonsberetningen forventes å foreligge i løpet av 2. kvartal 2026 og vil bli publisert på virksomhetens nettsider sammen med årsregnskapet når den foreligger.

Voss, 14.03.2026

*Vegard Hansen*

Vegard Hansen  
direktør

## Prinsippnote årsregnskapet

Årsregnskap for Vegtilsynet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2025 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret.
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret.
- c) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.
- d) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene.

Vegtilsynet er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

### Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger Vegtilsynet står oppført med i kapitalregnskapet.

Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som Vegtilsynet har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen «Samlet tildeling» viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser Vegtilsynet står oppført med i statens kapitalregnskap.

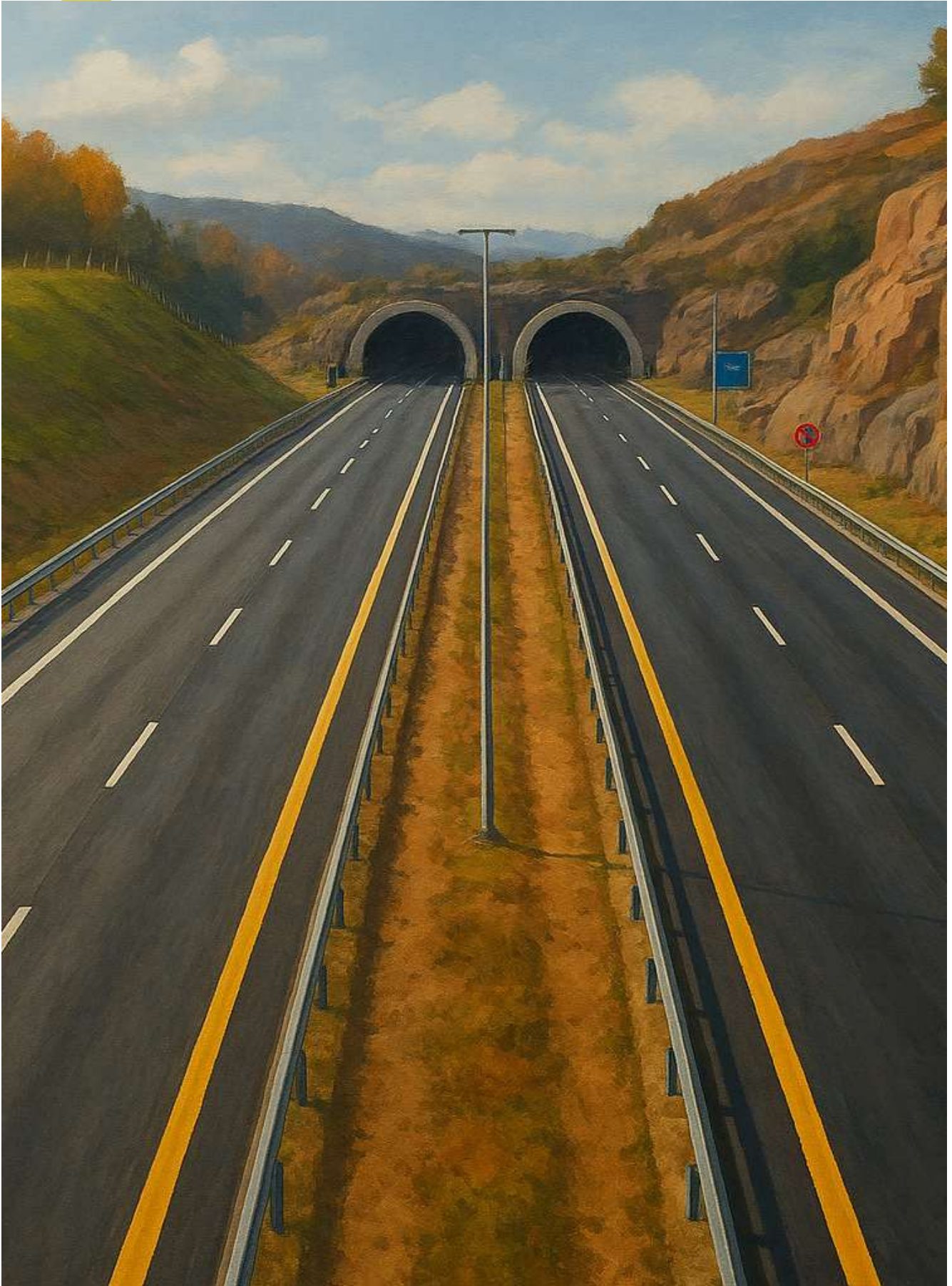
Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for «samlet tildeling», men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for «Regnskap».

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for «Samlet tildeling», men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for «Regnskap». De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

### **Artskontorrapporteringen**

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall Vegtilsynet har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter.

Vegtilsynet har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke rapportert som en inntekt til statsregnskapet og derfor ikke vist som inntekt i artskontorrapporteringen.



*Illustrasjonsbilde Vegtilsynet*

## Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2025							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Post-tekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2025	Merutgift (-) og mindreutgift**
1323	Vegtilsynet	01	Driftsutgifter	A, B	22 750 000	21 357 367	1 392 633
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter			1 059 035	
<i>Sum utgiftsført</i>					22 750 000	22 416 401	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Post-tekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2025	Merinntekt og mindreinntekt (-)
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	25 230	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	1 713 161	
<i>Sum inntektsført</i>					0	1 738 391	
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>						<b>20 678 011</b>	
<b>Kapitalkontoer:</b>							
60094503	Norges bank KK inn- og utbetaling					-20 519 267	
713215	Endring imellomværende statskassen					-158 743	
<i>Sum rapportert</i>						0	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet</b>					<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Endring</b>
713215	Mellomværende med statskassen				-897 374	-738 631	-158 743

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter			
Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
1323 01	1 348 000	21 402 000	22 750 000

Note B Forklaring til beregning av mulig overførbart beløp til neste år					
Kapittel og post	Merutgift (-)/ mindre utgift	Merutgift (-)/ mindre utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten**
1323 01	1 392 633	1 392 633	1 392 633	1 070 000	1 070 000

\* Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres".

\*\*Se årlig rundskriv R-2/2026 for mer detaljert informasjon om mulig overførbart beløp.

#### Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

##### Mulig overførbart beløp

Vegtilsynets ubrukte bevilgning på kapittel/post 1323.01 er kr 1 392 633. Maksimalt overførbart beløp er kr 1 070 000. Vegtilsynet har søkt om å få overført kr 1 070 000 til neste år.

## Note C Oversikt over binding på framtidige års bevilgninger

## Avtaler om leie av kontorlokaler

Gjenværende varighet pr.31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år				
Varighet 1-5 år	147 333	147 333	147 333	294 666
Varighet over 5 år	1 392 456	1 392 456	1 392 456	9 050 964
<b>Totalt</b>	<b>1 539 789</b>	<b>1 539 789</b>	<b>1 539 789</b>	<b>9 345 630</b>

## Andre vesentlige avtaler\*

Gjenværende varighet pr.31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år				
Varighet 1-5 år	191 908	191 908	191 908	383 816
Varighet over 5 år				
<b>Totalt</b>	<b>191 908</b>	<b>191 908</b>	<b>191 908</b>	<b>383 816</b>

## Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester

Gjenværende varighet pr.31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	24 300	24 300	24 300	48 600
Varighet 1-5 år	2 506 197	2 506 197	2 506 197	5 012 394
Varighet over 5 år				
<b>Totalt</b>	<b>2 506 197</b>	<b>2 506 197</b>	<b>2 506 197</b>	<b>5 060 994</b>

Virksomheten leier lokaler med en årlig leiekostnad på kr 1 392 456, inkludert parkeringsplass. Leieavtalen for lokalene løper frem til 01.06.2032. Renhold av lokalene er inngått med Toma.

Virksomheten har leasingavtaler for transportmidler som omfatter to biler. Avtalene har en varighet på tre år.

IKT-avtaler gjelder i hovedsak leie og drift av datasystemer, lisenser samt tilhørende brukerstøtte. Avtalen er gyldig frem til 01.08.2026, med opsjon på forlengelse i 1 + 1 år.

Avtale med Really inngås for ett år av gangen, med mulighet for forlengelse fra 01.12.2025

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2025		
	2025	2024
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		
<i>Sum innbetalinger fra drift*</i>	0	0
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		
Utbetalinger til lønn	13 889 970	13 075 353
Andre utbetalinger til drift	7 329 840	6 735 539
<i>Sum utbetalinger til drift</i>	21 219 810	19 810 892
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>	<b>21 219 810</b>	<b>19 810 892</b>
<b>Investerings- og finansinntekter til bevilgningsregnskapet</b>		
Innbetaling av finansinntekter	0	0
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Investerings- og finansutgifter til bevilgningsregnskapet</b>		
Utbetaling til investeringer	137 557	0
Utbetaling av finansutgifter	0	0
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>	0	0
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>	<b>137 557</b>	<b>0</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *</b>		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	25 230	23 865
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	1 713 161	1 617 430
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	1 059 035	891 580
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>	-679 356	-749 715
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>	<b>20 678 011</b>	<b>19 061 177</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>		
<b>Eiendeler og gjeld</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Skyldig skattetrekk	-581 469	-437 171
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse**	-317 997	-304 612
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)	2 092	3 152
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>-897 374</b>	<b>-738 631</b>

\* Oppstilling av artskontorrapportering er satt opp tilsvarende som det er rapportert til statsregnskapet og etter standard kontoplan

\*\* Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen.

## **Regnskapsprinsipper for bruttobudsjetterte virksomheter – Virksomhetsregnskap satt opp i samsvar med de statlige regnskapstandardene (SRS).**

### **Åpningsbalanse**

Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er varige driftsmidler verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi.

Gjenanskaffelsesverdi for en eiendel er det beløp det vil koste dersom eiendelen skulle anskaffes i dag, vurdert til samme kvalitet, standard og funksjonalitet som eksisterende eiendel.

Omløpsmidler er verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Kortsiktig gjeld er verdsatt til pålydende.

### **Inntekter fra bevilgninger og overføringer**

Vegtilsynets inntekter fra bevilgninger resultatføres etter prinsippet om motsatt sammenstilling, det vil si i samme periode som kostnadene påløper. For bruttobudsjetterte virksomheter beregnes inntekt fra bevilgninger som differansen mellom periodens kostnader og øvrige inntekter, slik at periodens resultat blir null.

### **Kostnader til drift**

Utgifter som finansieres med inntekt fra bevilgning og overføringer, kostnadsføres i takt med at aktivitetene utføres.

### **Pensjoner**

SRS 25 Ytelser til ansatte legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Statlige virksomheter skal ikke balanseføre netto pensjonsforpliktelser for ordninger til Statens pensjonskasse (SPK).

Vegtilsynet resultatfører arbeidsgiverandel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon kostnadsføres som om pensjonsordningen i SPK var basert på en innskuddsplan.

SPK pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter er virksomhetsspesifikk og hendelsesbasert. Det betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold, og at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten,

Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret. Se note 2 for mer detaljer.

### **Leieavtaler**

Vegtilsynet benytter forenklet metode i SRS 13 om leieavtaler og klassifiserer alle leieavtaler som operasjonelle leieavtaler.

### **Klassifisering og vurdering av anleggsmidler**

Anleggsmidler er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varige eiendeler menes eiendeler med utnyttbar levetid på 3 år eller mer. Med betydelige eiendeler forstås eiendeler med anskaffelseskost på 50 000 kroner eller mer. Anleggsmidler er balanseført til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger.

Kontorinventar og PCer med tilhørende skjerm med utnyttbar levetid på 3 år eller mer er balanseført som egne grupper.

Vegtilsynet går ut ifra SRS 17 når det gjelder føring og avskrivning anleggsmidler. Anleggsmidler skal avskrives over den perioden virksomheten forventer å ha nytte av eiendelen i egen virksomheten. Vegtilsynet bruker lineære avskrivninger (det avskrives like store beløp hvert år).

Vegtilsynet aktiverer følgende eiendeler:

- PC-skjermer
- Inventar

Driftsmidlene er balanseført og avskrives over forventet levetid. Ved salg eller avgang av driftsmidler resultatføres regnskapsmessig gevinst eller tap.

### **Klassifisering og vurdering av omløpsmidler og kortsiktig gjeld**

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

### **Statens kapital**

Statens kapital utgjør nettobeløpet av virksomhetens eiendeler og gjeld, og fremgår i regnskapslinjen for avregninger i balanseoppstillingen. Bruttobudsjetterte virksomheter presenterer ikke konsernkontoene i Norges Bank som bankinnskudd. Konsernkontoene inngår i regnskapslinjen avregnet med statskassen.

### **STATLIGE RAMMEBETINGLSER**

#### **Selvassurandørprinsippet**

Staten opererer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktelser.

#### **Statens konsernkontoordning**

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle innbetalinger og utbetalinger daglig gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank.

Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likvider gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. For Vegtilsynet nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank ved overgang til nytt regnskapsår.

<b>RESULTATREGNSKAP</b>			
	<b>Note</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>Driftsinntekter</b>			
Inntekt fra bevilgninger	1	21 225 631	20 338 248
<i>Sum driftsinntekter</i>		21 225 631	20 338 248
<b>Driftskostnader</b>			
Lønnskostnader	2	13 831 548	13 598 476
Avskrivninger på varige driftsmidler	3	73 055	122 297
Andre driftskostnader	4	7 321 028	6 617 475
<i>Sum driftskostnader</i>		21 225 631	20 338 248
<b>Driftsresultat</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		0	0
<b>Resultat av periodens aktiviteter</b>			
		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avregninger og disponeringer</b>			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	5A	0	0
<i>Sum avregninger og disponeringer</i>		0	0

<b>Balanse</b>			
<b>EIENDELER</b>	<b>Note</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>A. Anleggsmidler</b>			
<b>I. Immaterielle eiendeler</b>			
<i>Sum immaterielle eiendeler</i>		0	0
<b>II Varige driftsmidler</b>			
Dritsløsøre, inventar, verktøy og lignende	3	515 391	450 890
<i>Sum varige driftsmidler</i>		515 391	450 890
<b>III Finansielle anleggsmidler</b>			
<i>Sum finansielle anleggsmidler</i>		0	0
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>515 391</b>	<b>450 890</b>
<b>B. Omløpsmidler</b>			
<b>I Beholdning av varer og driftsmateriell</b>			
<i>Sum beholdning av varer og driftsmateriell</i>		0	0
<b>II Fordringer</b>			
Andre fordringer	6	535 750	586 460
<i>Sum fordringer</i>		535 750	586 460
<b>III Bankinnskudd, kontanter og lignende</b>			
<i>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</i>		0	0
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>537 750</b>	<b>586 460</b>
<b>Sum eiendeler drift</b>			
		<b>1 051 142</b>	<b>1 037 349</b>
<b>Sum eiendeler</b>			
		<b>1 051 142</b>	<b>1 037 349</b>

<b>Balanse</b>			
<b>Statens kapital og gjeld</b>	<b>Note</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>C. Statens kapital</b>			
<b>I Virksomhetskapi tal</b>			
<i>Sum virksomhetskapi tal</i>		0	0
<b>II Avregninger</b>			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	5A	-2 960 517	-2 916 095
<i>Sum avregninger</i>		-2 960 517	-2 916 095
<b>Sum statens kapital</b>		<b>-2 960 517</b>	<b>-2 916 095</b>
<b>D. Gjeld</b>			
<b>I Avsetning for langsiktige forpliktelser</b>			
Avsetninger langsiktige forpliktelser		0	0
<i>Sum avsetninger for langsiktige forpliktelser</i>		0	0
<b>II Annen langsiktig gjeld</b>			
Øvrig langsiktig gjeld		0	0
<i>Sum annen langsiktig gjeld</i>		0	0
<b>III Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld	5B	1 096 938	1 042 510
Skyldig skattetrekk og andre trekk	5B	581 469	437 171
Skyldige offentlige avgifter	5B	249 287	256 825
Avsatte feriepenger	5B	1 320 092	1 196 689
Annen kortsiktig gjeld	7	763 873	1 020 250
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		<i>4 011 659</i>	<i>3 953 444</i>
<b>Sum gjeld</b>		<b>4 011 659</b>	<b>3 953 444</b>
<b>Sum statens kapital og gjeld drift</b>		<b>1 051 142</b>	<b>1 037 349</b>
<b>Sum statens kapital og gjeld</b>		<b>1 051 142</b>	<b>1 037 349</b>

<b>Note 1 Driftsinntekter</b>		
	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Inntekt fra bevilgninger*	21 225 631	20 338 248
Innbetaling fra tilskudd og overføringer	0	0
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>21 225 631</b>	<b>20 338 248</b>

\*Etter de statlige regnskapstandardene beregnes inntekt fra bevilgninger for bruttobudsjetterte virksomheter som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.

For informasjon om mottatte bevilgninger, se oppstilling av bevilgningsrapportering.

<b>Note 2 Lønnskostnader</b>		
	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Lønn*	10 573 109	10 211 186
Feriepenger	1 314 201	1 204 797
Arbeidsgiveravgift	1 705 624	1 682 545
Pensjonsutgifter**	823 086	806 379
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-776 401	-450 398
Andre ytelser	191 929	143 966
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>13 831 548</b>	<b>13 598 476</b>
<b>Antall utførte årsverk</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
<b>Lønn og andre ytelser til virksomhetsleder**</b>		
Direktør Vegard Hansen	1 309 738	1 252 800

\* Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2025 9,6 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremie på artskonto 542/pensjonsgrunnlaget i 2025 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2024 utgjorde premiesatsen 9,6 prosent.

\*\* Inneholder lønn og sosiale kostnader (feriepenger, arbeidsgiveravgift og pensjonskostnader). Det er ikke inngått avtaler med virksomhetsleder om vederlag ved opphør eller endring av arbeidsforholdet/vervet som kan gi vesentlige fremtidige forpliktelser. Det er heller ikke inngått andre særskilte avtaler til fordel for virksomhetsleder.

Note 3 Varige Driftsmidler							
	Tomter	Bygninger og annen fast eiendom	Maskiner og transport	Dritsløsøre, inventar, verktøy o.l.	Anlegg under utførelse	Infrastruktur eiendeler	Sum
Anskaffelseskost 01.01	0	0	0	992 501	0	0	992 501
Tilgang i året	0	0	0	137 557	0	0	137 557
Avgang anskaffelseskost i året	0	0	0	0	0	0	0
Fra anlegg under utførelse til annen gruppe i år	0	0	0	0	0	0	0
<i>Anskaffelseskost</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1 130 057</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1 130 057</i>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	0	0	0	0	0		0
Nedskrivninger i året	0	0	0	0	0		0
Akkumulerte avskrivninger 01.01	0	0	0	541 611	0		541 611
Ordinære avskrivninger i året	0	0	0	73 055	0		73 055
<b>Balanseført verdi 31.12.2025</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>515 391</b>	<b>0</b>		<b>515 391</b>

Avskrivingssatser levetider	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponert lineært	3-15 lineært	3-15 år lineært	Ingen avskrivning	Virksomhets-spesifikt	Sum
<b>Avhendelse av varige driftsmidler i 2025:</b>							
Salgssum av avgang anleggsmidler	0	0	0	0	0	0	0
-Bokført verdi avhendende anleggsmidler	0	0	0	0	0	0	0
=Regnskapsmessig gevinst/tap	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Note 4 Andre driftskostnader</b>		
	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Husleie*	1 920 726	1 376 388
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	24 023	0
Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler	226 452	338 823
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 912 040	1 744 234
Mindre utstyrsanskaffelser	63 317	179 156
Kjøp av konsulent tjenester**	1 376 250	736 498
Kjøp av andre fremmede tjenester	521 282	812 511
Reiser og diett	232 878	189 935
Øvrige driftskostnader	1 044 059	1 239 929
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>7 321 028</b>	<b>6 617 475</b>

\* Økte husleiekostnader skyldes at felleskostnadene i 2024 var høyere enn budsjettert, blant annet som følge av høye strømpriser

\*\* Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak langtidssykefravær, behov for ekstern faglig bistand i forbindelse med større utredningsoppgaver samt intern kompetanseheving.

<b>Tilleggsinformasjon om operasjonelle leieavtaler</b>						
<b>Gjenværende varighet</b>	<b>Type eiendel</b>					
	Immaterielle Eiendeler	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Maskiner og transportmidler	Drittløstørelse, inventar, verktøy og lignende	Infrastruktur	Sum
Varighet inntil 1 år						
Varighet 1-5 år	2 506 197	147 433				2 653 630
Varighet over 5 år		1 755 184				1 755 184
Kostnadsført leiebetaling for perioden	2 496 187	1 893 784	286 095			4 676 066

\*Avtaler som går fram av tabellen har kostnadsført leiebeløp som overstiger kr 50 000 (eks.mva) Årlig leiekostnad for lokaler, inkludert parkeringsplass, utgjør 1 392 456 kroner. Leieavtalen har en varighet på 10 år og løper fra august 2022.

Det er inngått egen leieavtale for renhold av lokaler med Toma.

Leieavtaler for transportmidler omfatter to biler med leasingavtaler på to år.

IKT-avtaler gjelder i hovedsak leie og drift av datasystemer og lisenser, samt tilhørende brukerstøtte. Denne har en varighet på 3 år, med mulighet for forlengning 1+1 år.

**Note 5 A Sammenheng mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)**

**A) Forklaring til at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen (kongruensavvik)**

	31.12.2025	31.12.2024	Endring*
<b>Avregnet med statskassen i balansen</b>	<b>2 960 517</b>	<b>- 2 916 095</b>	<b>- 44 422</b>

Bakgrunnen for at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen for bruttobudsjetterte virksomheter er at konsernkontoene i Norges Bank inngår som en del av avregnet med statskassen i balansen. I tillegg hensyntas enkelte transaksjoner som ikke er knyttet til virksomhetens drift og transaksjoner som ikke medfører ut- eller innbetaling. Nedenfor vises de ulike postene som er grunnen til at endring i avregnet med statskassen i balansen ikke er lik periodens resultat.

**Endring i avregnet med statskassen**

*Konsernkontoer i Norges Bank*

- Konsernkonto utbetaling	-20 519 267
+ Konsernkonto innbetaling	0
<b>Netto trekk konsernkonto</b>	<b>- 20 519 267</b>

*Innbetalinger og utbetalinger som ikke inngår i virksomhetens drift (er gjennomstrømningsposter)*

- Innbetaling innkrevingsvirksomhet og andre overføringer	0
+ Utbetaling tilskuddsforvaltning og andre overføringer	0

*Bokføringer som ikke går over bankkonto, men direkte mot avregning med statskassen*

+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991)	21 519 631
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	- 1 738 391
+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	1 076 449

*Andre avstemmingsposter*

Spesifikasjon av andre avstemmingsposter	0
--	---

*Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto*

Resultat av periodens aktiviteter før avregning mot statskassen	44 422
	0

**Sum endring i avregnet med statskassen \***

**44 422**

\*Sum endring i avregnet med statskassen skal stemme med periodens endring ovenfor.

0

<b>Note 5B Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)</b>				
<b>Del B Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen</b>				
		<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
<b>Immaterielle eiendel og varige driftsmidler</b>				
	Immaterielle eiendeler	0	0	0
	Varige driftsmidler	515 391	0	515 391
	<b>Sum</b>	<b>515 391</b>	<b>0</b>	<b>515 391</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>				
	Investering i aksjer og andeler	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	Andre fordringer	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Omløpsmidler</b>				
	Beholdninger av varer og driftsmateriell	0	0	0
	Kundefordringer	0	0	0
	Andre fordringer	535 750	0	535 750
	Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>535 750</b>	<b>0</b>	<b>535 750</b>
<b>Langsiktige forpliktelser og gjeld</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Øvrig langsiktig gjeld	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld	-1 096 938	0	-1 096 938
	Skyldig skattetrekk	-581 469	-625 181	43 712
	Skyldige offentlige avgifter	- 249 287	0	-249 287
	Avsatte feriepenge	-1 320 092	0	-1 320 092
	Annen gjeld ansatte	-515 965	0	-515 965
	Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	-274 285	274 285
	Annen kortsiktig gjeld	-247 908	2 092	-250 000
	<b>Sum</b>	<b>-4 011 659</b>	<b>-897 374</b>	<b>-3 114 285</b>
	<b>Sum</b>	<b>-4 011 659</b>	<b>-897 374</b>	<b>-3 114 285</b>

Mellomværende med statskassen består av kortsiktige fordringer og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsregnskapet (S-rapport). Avregnet med statskassen viser finansieringen av virksomhetens netto eiendeler og gjeld.

<b>Note 6 Andre kortsiktige fordringer</b>		
	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Forskuddsbetalt leie*	441 900	541 338
Andre forskuddsbetalte kostnader	38 217	6 874
Andre fordringer	55 633	38 248
<b>Sum andre kortsiktige fordringer</b>	<b>535 750</b>	<b>586 460</b>

\*Beløpet gjelder husleie samt periodisering av utgifter i henhold til statlige regnskapsstandarder (SRS)

<b>Note 7 Annen kortsiktig gjeld</b>		
	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2025</b>
Skyldig lønn	-2 092	-3 152
Annen gjeld ansatte	515 965	334 644
Avsetning for lønnsoppgjør*	0	332 058
Påløpte kostander**	250 000	356 700
<b>Sum andre kortsiktige fordringer</b>	<b>763 873</b>	<b>1 020 250</b>

\* \* På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november 2024, fikk virksomheten ikke utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten foretok derfor et estimat for lønnsavsetningen knyttet til det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelle sentrale tillegg) per 31.12.2024. Vegtilsynet hadde ikke avsatt egne midler til lønnsforhandlinger utover det som er fremforhandlet sentralt.

\*\* Beløpet gjelder avsetning knyttet til fellesutgifter for regnskapsåret 2025.

**Vedlegg:**

**Åpne sikkerhetstilrådinge  
fra  
Statens havarikommisjon på veg**

## 7. Vedlegg

Vedlegg 1: Åpne sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon på veg per 31.12.2025

Rapportnr.	Tilrådingsnr.	Tekst tilråding
2010-03	2010-07T	Havarikommisjonen tilrår at Samferdselsdepartementet i samråd med Statens vegvesen og fylkeskommunene vurderer å innføre kriterier for forsvarlig sikkerhetstilstand av offentlige veier, herunder til maksimale spordannelser, basert på en total vurdering av risiko.
2016-04	2016-12T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å etablere et internt system for rapportering og systematisk læring på bakgrunn av informasjon fra bistandsoppdrag for politiet.
2017-03	2017-08T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at det i nye forskrifter om bruk av kjøretøy settes krav til at transportør/avsender skal framskaffe dokumentasjon/beregninger eller spesielle veiledninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med store vektorer og dimensjoner, i de tilfellene dette ikke er tilgjengelig for føreren.
2022-01	2022-04T	Statens havarikommisjon tilrår at Standard Norges komité for revisjon av NS 9432:2014 inkluderer en anbefaling om trafiksikkerhetskartlegging ved kommunal tilrettelegging for renovasjonsløsninger.
2022-06	2022-14T	Statens havarikommisjon tilrår at Nye Veier AS innfører avbøtende tiltak som ivaretar trafiksikkerheten på E18 mellom Tvedestrand og Arendal.
2022-07	2022-19T	Statens havarikommisjon tilrår at Trondheim kommune etablerer retningslinjer for vektlegging av trafiksikkerhet i anbud og kontrakter med leverandører, samt etablerer rutiner for systematiske trafiksikkerhetsvurderinger av kommunale enheter og vareleveranser.
2022-09	2022-24T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forbedrer veinormal N301 når det gjelder opplæring av personell som er involvert i arbeidsvarsling og manuell trafikkdirigering, på områder av betydning for trafikkdirigenteres sikkerhet.
2023-01	2023-01T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen bytter ut rekkverk i rusttregt stål med rekkverk i galvanisert utførelse på E6 mellom Dal og Kolomoen. Rekkverkets reststyrke, som funksjon av kritisk platetykkelse basert på den aktive korrosjonen, må følges opp frem til rekkverket på strekningen er skiftet ut.
2023-01	2023-03T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen som veimyndighet, for pilotprosjekter der nye materialer eller utstyr prøves ut, oppretter nye rutiner som sikrer at spesielle forutsetninger som ligger til grunn for det enkelte pilotprosjektet blir fulgt opp.
2023-02	2023-05T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen, som gir transportørene dispensasjon og ansvaret for å kjøre bredtransport på en gitt rute, tilgjengeliggjør informasjon om veibredder som kan være sikkerhetskritisk for slike transportere.
2023-02	2023-06T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomgå og styrke krav til merking og synlighet av spesialtransporter over 3,0 m bredde.
2023-02	2023-07T	Statens havarikommisjon tilrår Politidirektoratet å gjennomgå og forbedre politiets system for vurdering av politieskorte ved spesialtransporter som er så brede at de benytter motsatt kjørefelt på deler av sin kjørerute.

Vedlegg: Åpne sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon på veg //

2023-02	2023-08T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen, i samråd med bransjen av spesialtransportører, å utrede om det er mulig og hensiktsmessig å utarbeide en ordning for obligatorisk opplæring og kompetansekrav for førere av følgebil.
2023-02	2023-09T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen, i samråd med bransjen av spesialtransportører, å utrede om det er mulig og hensiktsmessig å utarbeide en ordning for obligatorisk opplæring og kompetansekrav for førere av spesialtransport.
2024-01	2024-01T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen reviderer læreplanen for førerkortklasse C slik at sikker kjøring på vinterføre vektlegges i større grad.
2024-02	2024-03T-C	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
2024-02	2024-04T-B	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.
2024-02	2024-06T-A	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafiksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafiksikkerheten i virksomhetene.
2024-02	2024-06T-B	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafiksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafiksikkerheten i virksomhetene.

2024-02	2024-06T-C	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafikksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafikksikkerheten i virksomhetene.
2024-02	2024-06T-D	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafikksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafikksikkerheten i virksomhetene.
2024-03	2024-07T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomføre egne identifiserte tiltak: <ul style="list-style-type: none"> <li>• En gjennomgang av organisering, roller/ansvar, prosesser og regelverk/lovverk for prosjektering, kontroll og godkjenning.</li> <li>• Regelverksutvikling/klargjøring knyttet til «duktilitet» og robusthet.</li> <li>• Regelverksutvikling og beslutningsstruktur for nye konstruksjoner og materialvalg.</li> <li>• Det gjøres avbøtende tiltak for mangler i dagens Brutus knyttet til loggføring og datauttrekk.</li> </ul>
2024-03	2024-08T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomføre egne identifiserte tiltak: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruforvalters rolle i godkjenning av nødvendig godkjennings- og vedlikeholdsinformasjon tydeliggjøres, herunder å sikre at all nødvendig dokumentasjon for konstruksjonens levetidsforutsetninger må foreligge.</li> <li>• Det etableres prosess og beredskap for gjennomføring av granskning og/eller oppfølging av funn der man avdekker at konstruksjoner kan inneholde konstruksjonsmessige feil og mangler, også disse som ikke kan avdekkes under inspeksjoner.</li> <li>• Risikobasert etterkontroll av eksisterende bruer innarbeides i forvaltningsregimet som en systematisk etterkontroll i tillegg til inspeksjonsregimet.</li> <li>• Innføring av FDV-system inklusive dokumentasjonssystem for bru ferdigstilles. Dokumentasjonssystem prioriteres og skal være ferdig i løpet av 2024.</li> <li>• Det gjennomføres kompetanseheving på forvaltning og vedlikehold av trebruer.</li> </ul>
2024-03	2024-09T	Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet klargjør og etablerer veiaktørenes roller og ansvarsområder for krisehåndtering, sikkerhet og beredskap.
2024-03	2024-10T	Statens havarikommisjon tilrår Samferdselsdepartementet å gi Vegtilsynet myndighet til å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til fylkesveiinfrastrukturen er ivaretatt av fylkeskommunene.

2024-03	2024-11T	Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet utreder kontroll- og myndighetsoppgavene som er tillagt Statens vegvesen, og hvorvidt det er tilstrekkelig uavhengighet til å ta beslutninger av sikkerhetshensyn.
2024-03	2024-12T	Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet avklarer og formidler til brukerne av regelverket, forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven i relasjon til prosjektering, kontroll og godkjenning av bruer. Herunder regelverkets rangordning og eventuelt regelverkets tilbakevirkende kraft for eksisterende konstruksjoner.
2024-04	2024-13T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår kunnskaps- og erfaringsgrunnlaget og oppdaterer veinormal N302 slik at forsterket midtoppmerking blir et skal-krav, både ved etablering av ny vei og ved reasfaltering, der veibredde og fartsgrense ligger til rette for det.
2024-05	2024-14T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å revidere bruksforskriften når det gjelder transport av flytende last for å redusere risikoen for velteulykker på vei.
2024-06	2024-15T	Statens havarikommisjon tilrår kranimportøren Hiab Norway AS å initiere eit arbeid gjennom kranprodusentane sine for å forbetre NS-EN 12999 Loader Cranes ved å leggje til krav om fartsavgrensing som fysisk barriere mot køyring med heva kranarm.
2024-06	2024-16T	Statens havarikommisjon tilrår Arbeidstilsynet som marknadskontrollstyresmakt for maskinar å vurdere og melde behov for forbetring av NS-EN 12999 Loader Cranes.
2024-06	2024-17T	Statens havarikommisjon tilrår Norges Lastebileier-Forbund (NLF) å rettleie lastebileigarar om moglegheiter for å omprogrammere kranbilane sine for å få til ei fartsavgrensing som fysisk barriere mot køyring med heva kranarm.
2024-06	2024-18T	Statens havarikommisjon tilrår Arbeidstilsynet å følgje opp sertifiseringsordninga for sakkunnig kontroll for å sikre ein meir einskapleg og utvida kontroll av varslingsystem på lastebilkraner.
2024-06	2024-19T	Statens havarikommisjon tilrår utekontrollverksemda til Statens vegvesen å gjennomføre stikkprøvekontrollar av lyd- og lysvarsling for heva kranarm på lastebilar med kran, og dessutan informere Arbeidstilsynet om manglar som må følgjast opp med tilsyn.
2025-01	2025-02T	Statens havarikommisjon tilrår Bilimportørenes landsforbund å samle relevante medlemsbedrifter i et felles prosjekt for å forbedre varslingen til fører ved avvik i bremsetilkoblingen eller fravær av blokkeringsfrie bremsar på tilhenger.
2025-01	2025-03T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å undersøke mulighetene for å forsterke tungbilkontrollørenes feildiagnoseutstyr og øke kunnskapen om ulike trekkbilers varsling om avvik i bremsetilkoblingen eller fravær av blokkeringsfrie bremsar på tilhenger.

2025-01	2025-04T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å foreslå for Euro NCAP sitt Safer-Truckprogram å implementere sikkerhetspoeng for trekkbilenes varsling ved bortfall av førerstøttefunksjoner.
2025-01	2025-05T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å initiere et samarbeid med relevante aktører, inkludert kjøretøyprodusenter og Safer-Truck-programmet under Euro NCAP, for å sikre at manglende ABS/EBS på tilhengere varsles som en alvorlig feil eller mangel – det vil si med rødt varsellys. På bakgrunn av tilbakemeldinger fra dette arbeidet kan det vurderes om problemstillingen på et senere tidspunkt skal løftes inn mot GRVA i WP.29 for en eventuell endring i FN-regulativ nr. 13.
2025-01	2025-06T	Statens havarikommisjon tilrår Trøndelag fylkeskommune å gjennomgå og revurdere bruksklasse på gamle E39 mellom Betna og Stormyra når denne omklassifiseres til fylkesvei.
2025-01	2025-07T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen endrer rammeverk for grunn- og etterutdanning for yrkessjåfører, slik at ny kunnskap fra SHKs tungbilundersøkelser blir en del av opplæringen.
2025-02	2025-08T	Statens havarikommisjon tilrår Tesla Norge å undersøke om sikkerheten for baksetepassasjerer i bilmodellen (Tesla Model S) kan forbedres med tanke på bakseteryggens konstruksjon og innfesting, og sikring av last i bagasjerommet.
2025-02	2025-09T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å foreslå for Euro NCAP å utvide sikkerhetsvurderingen av personbiler til å omfatte faktorer av betydning for sikkerheten til baksetepassasjerer. Eksempelvis om det er låsemekanismer for delte bakseterygger og lastsikringskonsept for bagasje som gitter eller nett og kroker for lastestopper.
2025-03	2025-10T	Statens havarikommisjon tilrår Nordic Road Services AS å etablere rutiner for tiltak ved uforutsette avbrudd i vinterdriftsarbeidet.
2025-03	2025-11T	Statens havarikommisjon tilrår Buskerud fylkeskommune å sikre at det foreligger en plan for å håndtere uforutsette hendelser i vinterdriftsarbeidet.
2025-03	2025-12T-A	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å sikre at det foreligger en plan for å håndtere uforutsette hendelser i driftsarbeidet.
2025-03	2025-12T-B	Statens havarikommisjon tilrår Nye Veier AS å sikre at det foreligger en plan for å håndtere uforutsette hendelser i driftsarbeidet.
2025-03	2025-12T-C	Statens havarikommisjon tilrår fylkeskommunene å sikre at det foreligger en plan for å håndtere uforutsette hendelser i driftsarbeidet.
2025-04	2025-13T	Statens havarikommisjon tilrår Akershus fylkeskommune å gjennomgå risikokurver med rekkverk på fylkesveiene med hensyn til MC-sikkerhet, og vurdere tiltak som gir bedre MC-sikkerhet. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.

2025-04	2025-14T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen hever aldersgrensen for lett motorsykkel, forutsatt at konsekvensene er grundig utredet med hensyn til hvordan risikoen kan forskyves til andre kjøretøytyper og hvordan dette eventuelt kan håndteres.
2025-04	2025-15T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette et arbeid for å revidere læringsmål og/eller aktuelt innhold i læreplan klasse A1, der funnene og læringspunktene fra denne temaundersøkelsen inngår som en del av kunnskapsgrunnlaget.
2025-04	2025-16T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette et arbeid for å utrede ytterligere krav til sikkerhetsutstyr som kan gi økt beskyttelse for kroppsdeler som har størst betydning for overlevelse, for førere og passasjerer av motorsykkel.
2025-04	2025-17T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette et arbeid for å revidere regelverk og/eller kontrollmekanismer slik at den tekniske tilstanden på lette motorsykler følges opp tettere.
2025-04	2025-18T-A	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår strekninger med særlig høy ulykkesrisiko for MC, og vurderer tiltak som gir bedre MC-sikkerhet på disse strekningene. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.
2025-04	2025-18T-B	Statens havarikommisjon tilrår at Nye Veier AS gjennomgår strekninger med særlig høy ulykkesrisiko for MC, og vurderer tiltak som gir bedre MC-sikkerhet på disse strekningene. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.
2025-04	2025-18T-C	Statens havarikommisjon tilrår at fylkeskommunene gjennomgår strekninger med særlig høy ulykkesrisiko for MC, og vurderer tiltak som gir bedre MC-sikkerhet på disse strekningene. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.
2025-04	2025-19T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette informasjonsarbeid rettet mot motorsyklister, med særskilt fokus på unge førere og foresatte, der funnene og læringspunktene til trafikanter fra denne temaundersøkelsen inngår som en del av kunnskapsgrunnlaget.
2025-04	2025-20T-A	Statens havarikommisjon tilrår Norsk Motorcykel Union (NMCU) å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
2025-04	2025-20T-B	Statens havarikommisjon tilrår Trygg Trafikk å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
2025-04	2025-20T-C	Statens havarikommisjon tilrår NAF MC å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
2025-04	2025-20T-D	Statens havarikommisjon tilrår Motorsykelimportørenes forening (MCF) å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
2025-04	2025-20T-E	Statens havarikommisjon tilrår Norsk MC-Forhandlerforening (NMCF) å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.



***Sammen  
for  
sikre  
vegsystem***

VEGTILSYNET  
Brynalii 102  
5705 VOSS

## Revisjon av årsregnskapet for Vegtilsynet 2025

Vedlagt følger revisjonsberetningen for årsregnskapet til Vegtilsynet for regnskapsåret 2025.

Riksrevisjonen har revidert virksomhetens årsregnskapsoppstillinger i samsvar med lov om Riksrevisjonen (riksrevisjonsloven) og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon.

Revisjonsberetningen inneholder Riksrevisjonens konklusjon om den gjennomførte revisjonen av årsregnskapsoppstillingene, samt vår uttalelse om den øvrige informasjonen i årsrapporten. Denne revisjonsberetningen omfattes ikke av bestemmelsen om utsatt offentlighet, jf. rrevl. § 7-4.

Revisjonsberetningen skal publiseres på virksomhetens nettsider sammen med årsrapporten, jf. bestemmelser om økonomistyring i staten punkt 2.3.3.

Etter fullmakt

Åse Kristin Berglihn Hemsén  
ekspedisjonssjef

Kari Frisvold Kay  
avdelingsdirektør

*Brevet er godkjent og ekspedert digitalt.*

Vedlegg: Revisjonsberetning

Liste over kopimottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

VEGTILSYNET  
Org. Nr.: 917928010

## Riksrevisjonens beretning

### *Konklusjon*

Riksrevisjonen har revidert årsregnskapsoppstillingene for Vegtilsynet for regnskapsåret 1. januar til 31. desember 2025. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapporteringen, virksomhetsregnskapet og notene, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at det er rapportert netto 20 678 011 kroner til bevilgningsregnskapet. Oppstillingen av virksomhetsregnskapet viser driftsinntekter på 21 225 631 kroner og driftskostnader på 21 225 631 kroner.

Etter Riksrevisjonens mening

- oppfylder årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav,
- gir oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapporteringen et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for regnskapsåret 2025 og kapitalposter per 31. desember 2025, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten, og
- gir oppstillingen av virksomhetsregnskapet et dekkende bilde av virksomhetens resultater for regnskapsåret 2025, samt eiendeler, gjeld og statens kapital per 31. desember 2025, i samsvar med de statlige regnskapsstandardene (SRS).

### *Grunnlag for konklusjonen*

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov om Riksrevisjonen (riksrevisjonsloven) og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til loven og standardene er beskrevet nedenfor under *Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapsoppstillingene*. Vi er uavhengige av virksomheten i samsvar med kravene i lov om Riksrevisjonen og ISSAI 130 Code of Ethics utstedt av International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAI-ets etikkregler), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

### *Øvrig informasjon i årsrapporten*

Ledelsen er ansvarlig for informasjonen i årsrapporten. Øvrig informasjon omfatter ledelseskomentarer (del VI) og annen øvrig informasjon i årsrapporten (del I-V). Riksrevisjonens konklusjon ovenfor om årsregnskapsoppstillingene dekker ikke informasjonen i den øvrige informasjonen i årsrapporten.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapsoppstillingene er det vår oppgave å lese øvrig informasjon i årsrapporten. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapsoppstillingene og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapsoppstillingene, eller hvorvidt den øvrige informasjonen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom den øvrige informasjonen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at den øvrige informasjonen i årsrapporten:

- er konsistent med årsregnskapsoppstillingene og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende regelverk

### ***Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet***

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten og de statlige regnskapsstandardene. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig intern kontroll.

### ***Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapsoppstillingene***

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapsoppstillingene som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov om Riksrevisjonen og ISSAI-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapsoppstillingene.

Som del av en revisjon i samsvar med lov om Riksrevisjonen og ISSAI-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapsoppstillingene, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av virksomhetens interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige, og om tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.

- dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapsoppstillingene får indikasjoner på vesentlige brudd på bevilgningsreglementet, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på reglementet.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapsoppstillingene, og hvorvidt årsregnskapsoppstillingene gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten og de statlige regnskapsstandardene.

Vi kommuniserer med ledelsen blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunktet for revisjonsarbeidet, og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen. Vi informerer det overordnede departementet om funn og svakheter.

Oslo, 21.04. 2026

Etter fullmakt

Åse Kristin Berglihn Hemsén  
ekspedisjonssjef

Kari Frisvold Kay  
avdelingsdirektør

*Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt.*