

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SKL		Avstår från att lämna synpunkter	
Näringslivets Transportråd	4 kap. 6a-6b §§ 8 kap. 5 §	<p>Det är med förvåning Näringslivets Transportråd tar del av Transportstyrelsens förslag.</p> <p>Den 25 oktober meddelar Transportstyrelsen vad gäller nya avgifter 2019 att: "Inom järnvägsområdet sker inga ändringar alls".</p> <p>Den 1 november aviserar Transportstyrelsen att myndigheten "kommer inom kort skicka en remiss om avgiftsändring inom järnväg som föreslås träda i kraft 1 januari 2019".</p> <p>Den 5 november skickar Transportstyrelsen ett förslag till föreskrifter om ändrade avgifter inom järnvägsområdet. Bestämmelsen om avgift för tillsyn enligt EU-kommissionens förordning om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster ska tillämpas från och med den 1 juni 2019. Övriga avgifter föreslås träda ikraft den 1 januari 2019. En mycket kort remisstid för att lämna synpunkter sätts till senast den 26 november 2018.</p> <p>Näringslivets Transportråd ställer oss frågande till såväl hanteringen som varför remisstiden är så kort?</p> <p>Vad är det som inträffat mellan den 25 oktober och den 1 november som föranleder det ändrade beskedet från Transportstyrelsen? Någon närmare förklaring annat än "olyckliga omständigheter" lämnas inte i Transportstyrelsens utskick.</p> <p>Beträffande den korta remisstiden så har Näringslivets Transportråds medlemsföretag - som vi är angelägna om ska vara delaktiga i våra lämnade remissvar - alla en välfylld agenda i sina respektive företag. De sitter inte och</p>	<p>Vi vill till att börja med be om ursäkt för att avgiftsförändringen aviserades utanför ordinarie avgiftsprocess och med kortare svarstid än vanligt. Förklaringen var ett olyckligt förbiseende från vår sida i samband med att den årliga avgiftsoversynen genomfördes, vilket innebar att denna förändring remitterades väldigt sent under året. Vi har förståelse för er reaktion på detta och är av förklarliga skäl inte heller nöjda med oss själva i det här fallet.</p> <p>Kortare svarstid</p> <p>Vår inriktning är att årligen se över avgiftsnivåerna och vid behov revidera avgifterna. Det sker i syfte att uppnå full kostnadstäckning och ett i övrigt ändamålsenligt avgiftsuttag. Målet är också att vi ska föreskriva om avgifter som är ändamålsenliga i flera år.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>väntar på att det ska ramla in en avgiftsremiss från sin branschorganisation med begäran om synpunkter med kort varsel.</p> <p>Näringslivets Transportråd avstyrker föreslagna avgiftshöjningar eftersom Transportstyrelsens avgifter redan är för höga. Risken är uppenbar att avgiftshöjningar förs vidare i olika led och täcks upp med prishöjningar gentemot slutkunderna d. v .s. transportköpare.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår för tillsyn av tjänsteleverantörer liksom för ansökan om undantag en ny löpande avgift med en timtaxa på 1 400 kr istället för en årlig avgift. Motivet till att inte införa en årlig avgift är välgrundat. Hur Transportstyrelsen kommit fram till nivån på den nya löpande avgiften med 1 400 kr per timme redovisas inte. Utifrån vår erfarenhet från Transportstyrelsens tidigare avgiftsremisser uppfattar vi den valda nivån 1 400 kr per timme som en schablon inom Transportstyrelsen för en rad olika timbaserade avgifter.</p> <p>Näringslivets Transportråd föreslår att ett moratorium införs på höjda avgifter inom Transportstyrelsen i avvaktan på att en tillträdande regering tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av regeringsuppdraget om att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet (N2017/04373ffS).</p> <p>Näringslivets Transportråd noterar att Trafikanalys i den nyligen lämnade slutrapporten är kritisk mot Transportstyrelsens avgiftspolicy. Svaga incitament till kostnadsminimering föreligger och Trafikanalys lyfter behovet av fördjupade studier. Näringslivets Transportråd delar denna uppfattning.</p> <p>I slutrapporten från Trafikanalys anges att: "Den timtaxa som Transportstyrelsen tar ut har i en enkel jämförelse visat sig vara högre än genomsnittlig timkostnad i myndigheter av motsvarande storlek".</p>	<p>När det gäller den nu remitterade förändringen har vi, som vi skrev i inledningen, missat att få med dessa avgifter i den årliga översynen. Vi är inte nöjda med hanteringen men har ändå valt en sen och snabb remiss för att hinna införa avgiften i tid. Ytterligare ett argument för detta avsteg är att själva förändringen är av begränsad karaktär och att vi inte tror att det kommer få särskilt stora ekonomiska konsekvenser. Vi tycker oss i dagsläget alltså se en i huvudsak fungerande marknad för tjänster som, givet ett någorlunda likvärdigt marknadsäge kommande år, inte kommer kräva stora insatser av oss i fråga om tillsyn.</p> <p>Timtaxan</p> <p>I den löpande timtaxan som vi debiterar ingår det (förutom lönekostnader som kan knytas till det direkta ärendet) även en del av våra gemensamma kostnader. Det kan till exempel röra sig om ekonomi-, juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende men som vi måste ha som statlig myndighet och som behövs för att vårt arbete ska fungera. I avgiften ingår också kostnader för restid och resekostnader inom Sverige. Många ärenden kräver att vi besöker en plats för att genomföra kontrollen. Vi tar då inte ut någon extra avgift, utan den kostnaden slås ut på alla avgiftsbetalare inom</p>
SweMin	4 kap. 6a-6b §§ 8 kap. 5 §	Det är med förvåning Svemin tar del av Transportstyrelsens förslag till avgiftshöjningar inom järnvägsområdet. Svemin delar det svar som Näringslivets	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>transportråd avgivit men vill ytterligare tycka på några delar av hanteringen av remissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vi anser det oansvarigt att skicka ut remisser med så kort varsel att det i praktiken är omöjligt att besvara på dom. - Det är oproffsigt av en myndighet att ändra ståndpunkt beträffande avgifterna så nära genomförandet. - Storleken på de föreslagna avgifterna är inte förklarade. <p>Svemin avstyrker föreslagna avgiftshöjningar eftersom Transportstyrelsens avgifter redan är för höga. Risken är uppenbar att avgiftshöjningar förs vidare i olika led och täcks upp med prishöjningar gentemot slutkunderna d.v.s. transportköpare. Detta försämrar industrins konkurrenskraft.</p> <p>Svemin, precis som Näringslivets Transportråd, föreslår att ett moratorium införs på höjda avgifter inom Transportstyrelsen i avvaktan på att en tillträdande regering tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av regeringsuppdraget om att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet (N2017/04373/TS).</p>	<p>området. Det är även så att vår verksamhet sträcker sig över fyra olika trafikslag och är därmed ganska komplex samt kräver specialister inom olika områden.</p> <p>Trafikanalys har skrivit i sin rapport att: <i>"Anledningen till att timkostnaden är högre kan även bero av flera verksamhetsspecifika förutsättningar som exempelvis långa resor inom landet eller större kostnader för IT-stöd"</i>.</p> <p>När vi gör vår årliga genomgång av avgifterna utgår vi alltid ifrån principen om krav på full kostnadstäckning och tittar då också på nivån på den löpande timtaxan.</p> <p>Koordinerad avgiftsstrategi med andra myndigheter</p> <p>Som vi tidigare svarat förstår vi önskemålet att Transportstyrelsen ska ha en avgiftsstrategi och framtida avgiftssättning som är koordinerad med övriga myndigheter inom transportområdet. Vi är dock begränsade av de regler som gäller för krav på motprestation och full kostnadstäckning. De innebär att vi inte kan anpassa våra avgifter till följd av avgifter inom andra transportmyndigheter.</p> <p>Konsekvensbeskrivningar</p> <p>Föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensutredningar som andra</p>
Järnkontoret		<p>Det är med förvåning Järnkontoret har tagit del av Transportstyrelsens förslag till avgiftshöjningar inom järnvägsområdet. Järnkontoret delar det svar som Näringslivets transportråd lämnat men vill ytterligare framhålla några delar av hanteringen av remissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Järnkontoret ställer sig frågande till att myndigheten inom loppet av några dagar ändrar sig avseende avgifter inom järnvägsområdet och går från inga ändringar till att föreslå en avgiftshöjning och detta sker nära genomförandet. Storleken på avgiftshöjningen lämnas dessutom utan närmare motivering. • Järnkontoret saknar även en förklaring till varför förslaget plötsligt förändrades. 	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<ul style="list-style-type: none"> Jernkontoret anser vidare att det är ytterst beklagligt att remissen skickats ut med så kort varsel att den i praktiken är nästan omöjligt att hinna besvara. <p>Jernkontoret avstyrker föreslagna avgiftshöjningar eftersom Transportstyrelsens avgifter redan är för höga. Risken är uppenbar att avgiftshöjningar förs vidare i olika led och täcks upp med prishöjningar gentemot transportköpare. Detta försämrar industrins konkurrenskraft.</p> <p>Jernkontoret föreslår, i enlighet med Näringslivets Transportråd, att ett moratorium införs på höjda avgifter inom Transportstyrelsen i avvaktan på att en tillträdande regering tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av regeringsuppdraget om att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet (N2017/04373/TS).</p> <p>Utgångspunkt för Jernkontoret</p> <p>Svenska stålföretag exporterar större delen av de tillverkade produkterna - t.ex. plåt, band, tråd, stång, profiler och rör. Samtidigt är det mesta av allt stål som används i Sverige importerat. För att kunna tillverka stålet krävs import av insatsvaror såsom legeringar, skrot, kol och kalk till stålindustrin. Den omfattande exporten till omkring 140 länder världen över och behovet av importerade insatsvaror gör stålindustrin till en av Sveriges största köpare av transporttjänster på lastbil, järnväg och fartyg. För att svensk stålindustri ska kunna konkurrera på världsmarknaden är tillgång till välfungerande infrastruktur i kombination med effektiva och konkurrenskraftiga transporter således nödvändig.</p> <p>Stålindustrin som transportköpare strävar kontinuerligt efter mer hållbara transporter, till exempel genom att utnyttja olika kombinerade och mer intelligenta transportlösningar, eftersom det också ger bättre transportekonomi.</p>	<p>föreskrifter som remitteras. När det gäller avgifter har vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag. I remissmaterialet beskriver vi (på en övergripande nivå) vilka förändringar vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs. Vi har utvecklat våra beskrivningar av gemensamma principer för avgiftsuttaget samt våra kostnader. Den informationen finns även under transportstyrelsen.se/avgifter.</p> <p>Effektiviseringar</p> <p>Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbets sätt. Ständiga förbättringar krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner, vilket medför att vi måste genomföra löpande kostnadsbesparingar för att klara vårt uppdrag. Vi har sedan 2012 genomfört ett effektiviseringsarbete och vi ser att våra kostnadsbesparingar mellan åren 2012 och 2016 uppgick till cirka 300 miljoner kronor.</p> <p>Vi fortsätter vårt effektiviseringsarbete och ser just nu över vilka effektiviseringar vi kan göra de kommande åren.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket		<p>Trafikverket har tagit del av Transportstyrelsens förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Transportstyrelsens verksamhet beträffande tillsyn, tillståndsgivning och registerhantering ska huvudsakligen finansieras genom avgifter baserade på självkostnadsprincipen. Den nu föreliggande ändringsföreskriften avser förslag att inom järnvägssektorn införa nya avgifter för tillsyn av tjänsteleverantörer och för ansökan om undantag från krav på tjänsteleverantörer i enlighet med EU-förordning 2017/2177. De nya avgifterna föreslås träda i kraft den 1 juni 2019, då kraven i förordningen ska börja tillämpas.</p> <p>Trafikverket har anläggningar och tjänster som omfattas av den nya förordningen vilken täcker alla järnvägsrelaterade tjänster med undantag för tågläge. Trafikverket har inget att erinra mot Transportstyrelsens förslag att avgiften baseras på en timtaxa för de tjänsteleverantörer som blir föremål för tillsynen, istället för en fast årsavgift för samtliga tjänsteleverantörer och har i övrigt inga synpunkter.</p>	<p>Sammanfattande kommentar</p> <p>Vi tror att det har framgått att vi inte är nöjda med hur vi har hanterat denna remiss. Det finns sällan ursäkter när myndigheter inte lever upp till vad man kan förvänta sig, och det gör det inte i det här fallet heller. Vi hoppas däremot att vi har förklarat någorlunda väl varför det gick fel och varför vi ändå valde att hantera det på det sätt som vi har gjort. Vi vill därför vara tydliga med att vi tar till oss av kritiken och ser över hur vi kan förbättra våra rutiner så att liknande händelser inte ska upprepas.</p>
Branschföreningen Tågoperatörerna	4 kap. 6a-6b §§ 8 kap. 5 §	<p>Bedömning</p> <p>Tågoperatörerna avstyrker Transportstyrelsens förslag att införa nya avgifter för tillsyn av tjänsteleverantörer och ansökan om undantag från krav på tjänsteleverantörer i EU-förordning 2017/2177 (i det följande "Tjänsteakten"). Avgifterna bör tills vidare tas ut via anslagsbudgeten.</p> <p>Inledning</p> <p>Det var med viss förvåning vi tog del av Transportstyrelsens remiss med kort svarstid avseende avgift för tillsyn enligt Tjänsteakten. Genomförandeförordningens ikraftträdande har varit känd ända sedan 2017. Samtidigt är ändringen begränsad så vi har kunnat anpassa oss efter en ovanligt kort svarstid. Vi utgår från att Transportstyrelsen kommer att anstränga sig för att undvika denna typ av korta remisstider framgent.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Transportstyrelsen har under de senaste åren återkommande remitterat förslag till förändringar i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter. Såvitt avser järnvägsområdet riktar sig dessa avgiftsförändringar till en bransch som å ena sidan är prioriterad inom nationella och internationella måldokument inom exempelvis hållbarhet, miljö och tillgänglighet, men som å andra sidan lider under ett tungt kostnadstryck orsakat av ständigt ökande avgifter, pålagor och kostsamma anpassningar till en strid ström av (över-)reglering.</p> <p>De olika transportmyndigheternas avgiftsuttag är inte koordinerade och vi efterlyser en samlad översyn av Trafikverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets och Transportstyrelsens avgifter. Det är av särskild betydelse att gemensamma och samlade konsekvensbeskrivningar genomförs i samband med förslag till höjningar och införande av nya regelverk. För att undvika att lagar och föreskrifter konstant fortsätter att medföra ökade kostnader för administration och kontroll för Sveriges tågoperatörer måste ett helhetsgrepp tas av alla myndigheter som riktar sig till transportområdet.</p> <p>Vi konstaterar att kontinuerligt ökande avgifter för järnvägsverksamhet och det ökande regleringstrycket minskar järnvägens konkurrenskraft och riskerar att höja biljettpriser och fördyra transporter, och i förlängningen driva på försvagningen av detta ur miljöhänseende prioriterade trafikslag gentemot andra – ur detta hänseende – mindre attraktiva trafikslag. Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen i Sverige och riksdagen har nyligen genom den nya klimatlagen slagit fast att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Vi har för oss att årsskiftet alltså en prioritering av klimatagendan som får antas innebära att överflyttning av transportarbete till mer klimatsmarta alternativ ska ske. Vi förutsätter att Transportstyrelsen framgent aktivt bidrar till att avgiftsuttaget från järnvägssektorn balanseras så att de transport- och klimatpolitiska målen uppnås.</p> <p>Konsekvensbeskrivningar</p> <p>I tidigare remissyttranden avseende avgifter har Tågoperatörerna påtalat att det saknas en samlad konsekvensanalys av förslagen. Vi har noterat en successivt</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>höjd ambitionsnivå i konsekvensbeskrivningarna och detta viktiga arbete bör fortsätta.</p> <p>I detta fall – avseende Tjänsteakten – anser vi dock inte alls att konsekvensbeskrivningarna är tillfyllest.</p> <p>Vi emotser en övergripande konsekvensutredning kopplat till val av avgiftsmodell. Det finns en risk för att tjänstemarknaden kommer att påverkas redan negativt av de ökade administrativa kraven som den Tjänsteakten leder till. Den avgiftsmodell som väljs kommer otvetydigt i samma negativa riktning påverka beteendet på marknaden. Särskilt måste utredas och bedömas risken för att tjänsteleverantörer – järnvägsföretag såväl som "rena" tjänsteleverantörer – upphör att tillhandahålla en viss tjänst. Tills dess 1) en regelrätt konsekvensutredning genomförts, 2) en utredning indikerat lämplig avgiftsmodell och 3) en avgiftsmodell beslutats i vederbörlig ordning anser vi att avgifterna kopplade till tjänsteakten bör täckas av Transportstyrelsens anslag. I en konsekvensutredning bör även belysas hur olika avgiftsmodeller – fastpris eller löpande räkning alternativt löpande räkning med lägre timarvoden – påverkar beteendet på marknaden.</p> <p>Järnvägsområdet har som bekant omfattande internationella inslag, där Europas järnvägsföretag verkar på en alltmer avreglerad och gemensam marknad. Det skulle vara av stort värde att samordna och harmonisera avgiftsuttagen mellan EUs medlemsstater. I fråga om Tjänsteakten borde naturligtvis ett EU-gemensamt system för avgiftsuttag tillämpas. Även konsekvenserna av olika avgiftsuttag i olika länder borde utredas närmare.</p> <p>Med hänsyn till järnvägsbranschens inledningsvis angivna utmaningar och i ett läge där flera av järnvägsföretagen företer underskott år efter år måste konsekvensutredningarna gå på djupet av marginaleffekter av eventuella föreslagna avgiftshöjningar och avgiftsändringar på marknaden som helhet.</p> <p>Avreglerad marknad och förutsebarhet</p> <p>Sverige stoltserar med en av Europas mest avreglerade järnvägsmarknader. Vi utgör ett positivt exempel för stora delar av världen om hur en avreglering kan</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>genomföras, samtidigt som det självfallet finns områden där det återstår en del arbete för att skapa en välfungerande järnvägsmarknad. Hur marknadstillträdet sker i praktiken och den kostnadsbild som möter en ny aktör har särskild betydelse för den avreglerade marknadens funktion. Här är förutsebarhet i regelverk och avgifter den viktigaste aspekten och den måste tas på största allvar, inte minst av den myndighet som har marknadsövervakning som del av sitt uppdrag.</p> <p>Transportstyrelsens verksamhet: myndighetsutövning och incitament</p> <p>Tågoperatörerna vidhåller från tidigare remissvar att den allra största delen av Transportstyrelsens verksamhet borde betraktas som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad.</p> <p>Tågoperatörerna anser att det inom övrig verksamhet finns mycket starka skäl till att Transportstyrelsen rationaliserar och effektiviserar istället för att höja järnvägstrafikens avgifter. Dessutom bör det byggas in incitament i avgiftssystemet som syftar dels till att Transportstyrelsen både ska öka effektiviteten i sitt arbete och hålla nere kostnaderna, dels till att tågoperatörerna ska "göra rätt" och därmed minska behovet av tillsyn enligt de föreslagna avgiftsmodellerna.</p>	