

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Riksdagens ombudsman		Inga synpunkter	
Datainspektionen		Inga synpunkter	
Naturvårdsverket		Inga synpunkter	
AOPA	14 kap. 10 §	<p>AOPA inleder med att konstatera att avgiftsfrågan ständigt tycks vara aktuell. Tidigare har AOPA svarat på remiss till TS den 19 oktober 2007, dnr LS 2007-4408, tillskrivit Näringsdepartementet i mars 2010, svarat på remiss den 16 juni 2017 till TS, dnr 2017-36. Saken har även underställts Förvaltningsrätten i Linköping som meddelat dom den 4 april 2018, mål 5154-17. Domen har överklagats till Kammarrätten som i skrivandes stund inte beslutat om prövningstillstånd skall ges.</p> <p>Tillämplig lag</p> <p>Även om inte Avgiftsförordningen (1992: 191) är direkt tillämplig, kan det ändå vara av vikt att analogt använda sig av kommentarerna utgivna av bl.a. Riksrevisionsverket, RiR 2004:7. Vad AOPA vill betona är att för den skull avgifterna blir för höga, kommer överskjutande delen att betraktas som skatt vilket endast riksdagen kan besluta om. Dessutom framgår att myndigheten endast kan begära betalt för direkta kostnader förknippade med den avgiftsbelagda verksamheten.</p> <p>Vidare skall föreskrifterna om avgifter följa EU Rådets förordning 216/2008, särskilt art -64 punkt 4a.</p> <p>AOPA:s inställning</p>	<p>Transparens</p> <p>När vi har fattat beslut om de nya avgifterna blir våra avgiftskalkyler offentliga dokument, som kan lämnas ut på begäran.</p> <p>Som vi tidigare är beskrivit har de föreskrifter som reglerar avgifter inte samma krav på konsekvensutredningar som andra föreskrifter. När det gäller avgifter har vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Mot ovanstående bakgrund och i motsats till vad AOPA tidigare år anfört, godkänner vi att avgift kan tas ut även om motprestation inte utförs. Detta gäller exempelvis PPL som gäller för alltid och därmed inte behöver förnyas, varvid följer att TS inte utför någon prestation. Vad AOPA vill poängtera är att avgiftens storlek måste vara utredd och presenterad för betalaren då denne skall kunna känna till vad han betalar för.</p> <p>I sin beskrivning av förändringarna daterat 4 juni 2018, sidan 3 - 5 framgår att TS är införstådd med att avgiften skall täcka kostnaderna kopplade till ärendet som då kan bestå av exempelvis registerhållning. Avgift kan då tas ut för att täcka kostnaderna för själva registret, exempelvis datakraft, it-personal, uppföljning av registeruppgifter och liknande. Däremot saknas utrymme för att lägga in kostnader för lokaler, ekonomi-juridik- arkiv- och personalfunktioner. Dessa verksamheter saknar relevans för PPL-innehavaren då, som nämnts, hans certifikat gäller för alltid och har därför inget behov av nyssnämnda verksamheter.</p> <p>Transparens</p> <p>AOPA koncentrerar sig nedan på PPL certifikatet men samma resonemang är tillämpligt på alla certifikat som gäller för alltid och inte behöver bytas ut. Beträffande utfärdande av certifikat, intyg, kontroll m.m. där prestation utgår, gäller att TS måste redovisa vilka åtgärder som vidtagits och kostnaderna för dessa, exempelvis för arbetstimmar och material. Den betalningsskyldige skall då kunna läsa om avgiften är skälig.</p> <p>Sålunda kan vi konstatera att AOPA är införstådd med att avgift kan tas ut för PPL men den avgörande punkten är att beräkningen av avgiften dels skall vara redovisad, dels endast vara kopplad till handläggningen av certifikatet. För detta krävs att TS måste visa hur varje avgift beräknats genom att lägga fram alla parametrar och kostnaderna för var och en av dessa, som TS menar att certifikathållaren skall betala. Således måste kostnaden för varje omständighet, exempelvis it-personalens arbete, redovisas och hur den påverkar avgiften.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Enär TS ganska utförligt förklarat i ovannämnda Beskrivning, vilka kostnadsposterna är samt att de funnit det rimligt att sänka avgiften för PPL, bör det därmed vara tämligen enkelt att offentliggöra dessa beräkningar så den betalningsskyldige förstår vad denne betalar för och att det är skäligt. Det är alltså denna punkt som AOPA menar måste finnas med i den nya förordningen att det skall vara tvingade för TS att framlägga alla omständigheter till grund för avgiften. Detta är en oerhört viktig rättssäkerhetsfråga då avgiften annars kan bestämmas godtyckligt av TS. För några år sedan höjdes avgiften rejält för att sedan minskas och nu skall den sänkas ytterligare. Dessa ändringar visar att det måste vara en transparent process då avgiften annars tycks kunna bestämmas till vad som helst.</p> <p>Sammanfattning</p> <p>Rent principiellt står AOPA kvar vid sin uppfattning att avgifterna till stor del borde avskaffas och istället skall verksamheten i TS finansieras med skattemedel. Emellertid accepterar vi att systemet med avgifter kommer att kvarstå och vi har då inte några synpunkter på TS resonemang angående beräkningarna av avgifterna, vilka verksamheter som skall avgiftsbeläggas samt att TS har en position att hålla kostnader och avgifter så låga som möjligt.</p> <p>Vår enda begäran är att TS skall offentligt redovisa beräkningarna för de olika avgifterna, det vill säga vilka kostnader som avgiften skall täcka och hur kostnaderna är utslagna på kollektivet. I grunden är det en rättssäkerhetsfråga enär en person som är betalningsskyldig på grund av ett myndighetsbeslut, måste ha möjlighet att förstå skälen för beslutet. Skyldigheten att redovisa beräkningarna skall således finnas med som en särskilt paragraf i den aktuella förordningen.</p>	
MSB		Inga synpunkter	
Lastfordonsgruppen		Inga synpunkter	
Sveriges motorcyklister		Inga synpunkter	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skolverket		Inga synpunkter	
Trafikanalys		<p>Trafikanalys anser att Transportstyrelsens gemensamma principer för sin kostnadsfördelning och avgiftssättning är rimlig.</p> <p>Transportstyrelsens åtgärder för att hålla nere avgifterna</p> <p>Av beskrivningen (s 4-5) framgår att kostnadsbesparingar genom ständiga förbättringar av processer och arbetssätt är en viktig del i Transportstyrelsens arbete, vilket Trafikanalys instämmer i. Ur brukarnas synvinkel är det relevant att redovisa hur stora kostnadsbesparingarna är eller har varit, vilket inte tydligt framgår. Även en beskrivning av vilka åtgärder och initiativ som genomförts för att hålla nere avgifterna är enligt Trafikanalys relevant att förmedla till brukarna. Om denna typ av analyser, redovisningar eller uppföljningar finns tillgängliga på annan plats bör det finnas tydliga hänvisningar.</p> <p>Transportstyrelsen förefaller ha en relativt hög timkostnad</p> <p>Trafikanalys konstaterar att Transportstyrelsen har en generell timkostnad på 1 400 kronor per timme som gäller alla verksamheter inom myndigheten. Trafikanalys vill göra Transportstyrelsen uppmärksam på en studie som Trafikanalys låtit göra, som visar att även med hänsyn till gemensamma verksamhetskostnader så ligger genomsnittet för cirka 200 svenska myndigheters timkostnad på 1 085 kronor per timme. Transportstyrelsens timkostnad är således knappt 30 procent högre än genomsnittet, vilket kan förefalla som en hög timkostnad. Trafikanalys har emellertid inte analyserat om det finns förhållanden som bör motivera en sådan skillnad. Att tillämpa en generell timkostnad för alla verksamheter och kompetenser är enligt Trafikanalys uppfattning inte en självklar tillämpning av självkostnadsprincipen i en så diversifierad verksamhet som Transportstyrelsen bedriver.</p> <p>Konsekvenserna för brukarkollektivet av förändringarna</p>	<p>Effektiviseringar</p> <p>Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. 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> <p>Ett exempel på effektiviseringsarbete är den förändrade tillsynsmetodiken inom flygtrafiktjänst där mer kan kontrolleras på färre timmar. Detta gör att avgifterna inom området sänks.</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</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Trafikanalys ser positivt på att Transportstyrelsen utvecklat sina konsekvensbeskrivningar av avgiftsförändringarna. Kostnadseffekterna på kollektivet som helhet och i genomsnitt per företag inom respektive trafikslag eller delområde är viktiga punkter som alltid bör ingå i konsekvensbedömningen. En jämförelse kan göras med kostnaden per beslut som redovisas i Transportstyrelsens årsredovisningar. En bedömning av vilka incitament avgiftsförändringarna kan medföra möjliggör en förenklad prognos av de långsiktiga effekterna. Bedömningarna av effekterna på företagets verksamhet skulle tjäna på att utvecklas till en bedömning av effekterna på de transportpolitiska målen.</p>	<p>behövs för att vårt arbete ska fungera. I avgiften ingår också kostnader för restid och resekostnader inom Sverige. Med detta menas att vi inte debiterar kostnader för restid utan endast för själva handläggningen. 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 området.</p> <p>Vår verksamhet sträcker sig över fyra olika trafikslag och är därmed ganska komplex samt kräver specialister inom olika områden. När vi gör vår årliga genomgång av avgifterna tittar vi alltid också på nivån på den löpande timtaxan.</p> <p>Bedömning av effekterna på de transportpolitiska målen</p> <p>Som vi i våra tidigare kommentarer beskrivit har föreskrifter som reglerar avgifter inte samma krav på konsekvensutredningar som andra 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</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			informationen finns även under transportstyrelsen.se/avgifter .
Motorhistoriska Riksförbundet	31 kap. 3§	<p>Motorhistoriska Riksförbundet har tidigare i framställningar, senast 2015-04-06, gjort gällande att historiska fordon bör undantas från den så kallade vägtrafikregisteravgiften som infördes redan på 1970-talet. Skälet till att dessa historiska fordon inte fortsatt ska omfattas av en årlig avgift är att dessa fordon under lång tid varit med och finansierat utvecklingen och drift av vägtrafikregistret. De äldre fordonen i snart femtio år och de yngsta historiska fordonen har erlagt avgiften minst 13 år längre än ca 98 procent av fordonsbeståndet som skrotas ut efter ca 17 år.</p> <p>Transportstyrelsen har hittills motsatt sig en sådan lösning med hänvisning till att även de historiska fordonen medför kostnader och att det skulle innebära ett betydande inkomstbortfall för staten, enligt Transportstyrelsen i juni 2015 knappt 32 miljoner kronor.</p> <p>I Transportstyrelsen förslag till avgifter gällande från och med 1 januari 2016 sänktes dåvarande avgift från 60 till 50 kronor. Skälet var att Transportstyrelsen under tidigare år ackumulerat ett högst väsentligt överskott. En del av överskottet ianspråktocks när vissa IT-kostnader fortsättningsvis skulle belasta vägtrafikregister och därtill 84 000 000 kronor som årligen under fem år skulle återföras fordonsägarna genom avgiftssänkningen, totalt 420 000 000 kronor.</p> <p>Den nu föreslagna höjningen innebär att enbart 252 000 000 kommer att återföras (84 000 000 under de tre år – 2016, 2017 och 2018). Resterande 178 000 000 kronor synes därmed förbrukats under åren 2016 till och med 2018.</p> <p>Höjningen innebär ett tillskott därutöver på 157 000 000 kronor under de två resterande förkalkylerade återbetalningsåren om 314 000 000 kronor. Tillsammans med de 178 000 000 kronor ovan gör det 492 000 000 kronor. Det innebär att hela överskottet plus ytterligare 72 000 000 kronor enligt Transportstyrelsen kalkyler 2015 kommer att ha förbrukats under åren 2016 till 2020. Slutsatsen blir att det i praktiken inte sker någon återreglering av det upparbetade betydande ekonomiska överskottet.</p>	<p>Ökade it-kostnader</p> <p>Vägtrafikregisteravgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. I detta ingår, förutom utveckling och anpassning, kostnader inom it-området. Som en del i att modernisera och utveckla vägtrafikregistret har dessa kostnader ökat.</p> <p>Vägtrafikregisteravgiften är beräknad utifrån en genomsnittlig kostnad per registrerat fordon/år. Vi har ingen möjlighet att kommentera beräkningarna här. Det vi kan säga är att vi sedan tidigare har upparbetat betydande ekonomiska överskott av vägtrafikregisteravgiften. För att komma tillrätta med överskottet genomfördes en tillfällig avgiftssänkning 2015. Till följd av högre kostnader har dock överskottet minskat snabbare än beräknat, vilket innebär att vägtrafikregisteravgiften behöver höjas tidigare än planerat, det vill säga redan från och med 2019.</p> <p>Ett ökat antal registrerade fordon i vägtrafikregistret innebär inte med automatik en lägre styckkostnad. När det är fler fordon som finns registrerade i vägtrafikregistret innebär det i regel att flera olika händelser kopplat till fordon</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Till det kommer ytterligare 358 192 000 kronor av det samlade överskottet på 788 192 000 kronorna år 2015. Mot bakgrund av den nu föreslagna höjningen från 50 till 65 kronor önskar MHRF svar på ett antal frågor:</p> <p>1) Kan Transportstyrelsen verka för en annan lösning för de historiska fordonen, avgiftsfrihet alternativt ett lågt belopp som omfattar en samlad avgift för 3 till 5 år.</p> <p>2) Vilka kostnader är det som ökat högst väsentligt och föranleder förslaget till höjningen, antalet fordon i VTR ökar och det borde tala för det motsatta - en ökad volym borde föranleda en lägre styckekostnad.</p> <p>3) Kommer Transportstyrelsen med den högre avgiften att få utrymme till registervård? Idag är VTR behäftad med mängder av felaktigheter och det enda som nära nog alltid är korrekt är registreringsnumret. Även om det också här skett förväxlingar. Transportstyrelsen har hittills haft ståndpunkten att det är den som förorsakat felet som ska rätta detsamma. Det gäller oavsett om felet är begånget då Länsstyrelsen var registeransvarig, då Svensk Bilprovning gjorde registreringsbesiktningar eller företagen på dagens konkurrensutsatta besiktningmarknad. I de fall Transportstyrelsen själv för in felet görs MHRF veterligen ingen rättelse av den som felat. I praktiken blir det fordonsägaren som får med egen tid och ekonomi se till att felaktiga uppgifter rättas. Många av felen är mer eller mindre unika för det aktuella fordonet. Andra är av återkommande karaktär, t ex de 11 000 lätta bilar som har samma tjänstevikt som totalvikt. En uppgift som så vitt MHRF har kännedom beror på internt handhavande relaterat till VTR tekniska lösning. Nackdelen med att ett fordon har samma tjänstevikt som totalvikt är att det inte kan brukas lagligt. Om fordonsägarna ska tillse att uppgiften rättas krävs idag en registreringsbesiktning till uppskattningsvis en samlad kostnad för fordonsägarna på minst 30 000 000 kronor. MHRF bedömer att om samtliga felaktiga uppgifter ska rättas en Transportstyrelsen princip som för över ansvaret på fordonsägarna handlar det om ett antal 100 000 000 kronor. MHRF anser</p>	<p>och fordonsägare inträffar (till exempel ägarbyten, av- och påställning av fordon och uppgifter som inkommer via polisens tillsyn på vägarna genom så kallade flygande inspektion).</p> <p>Lägre avgift för de historiska fordonen Det finns alltid en kostnad förenat med hantering/administration av fordon som är registrerade i vägtrafikregistret. VTR-avgiften är beräknad utifrån en genomsnittlig kostnad per registrerat fordon/år. Eftersom de historiska fordonen ska ingå i registret är vår bedömning att det inte är aktuellt med någon sänkt avgift. De historiska fordonen undantas däremot från vissa regelkrav och de är befriade från fordonsskatt. De får också lättnader från andra avgifter som en följd av att de undantas från vissa regler, exempelvis besiktningavgifter eftersom besiktningen inte sker med samma frekvens. Ett veteranfordon som inte används för kommersiell trafik av gods eller personer undantas även från den årliga tillsynsavgiften för kör- och vilotider samt färdskrivare.</p> <p>Registervård Vägtrafikregisteravgiften tas ut för att finansiera registerhållningen för fordon och fordonsägare. Vi</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>att Transportstyrelsen ska kunna utföra sådan rättelse efter framställan från fordonsägarna när denne kan påvisa såväl det felaktiga som den korrekta uppgiften.</p> <p>4) Då VTR inte enbart innebär kostnader för Transportstyrelsen utan även intäkter undrar MHRF vad dessa uppgår till:</p> <p>a) dels för de företag och privat personer som köper uppgifter</p> <p>b) dels hur stora intäkterna är från andra myndigheter</p> <p>c) dels intäkterna rörande uppgifter relaterat till t ex trängselskatt och broavgifterna</p>	<p>arbetar kontinuerligt med registervård. Kostnaderna för det ingår i avgiften.</p> <p>Informationsförsäljning, trängselskatt och infrastrukturavgifterna</p> <p>En stor del av vår så kallade uppdragsverksamhet består av informationsuttag ur vägtrafikregistret. De intäkter som redovisas i Årsredovisningen 2017 uppgår till cirka 63 miljoner kronor.</p> <p>Även intäkter inom trängselskattområdet och infrastrukturavgifterna redovisas i Årsredovisningen och uppgick år 2017 till cirka 2 710 miljoner kronor respektive 6 miljoner kronor.</p> <p>När det gäller intäkter från andra myndigheter är det så att man enligt rapporten "Finansieringsmodell för avgiftsfritt utbyte av registerinformation - Förslag om avgiftsfrihet" med diarienummer 209-2016/752 föreslår att utbyte av grundläggande registerinformation mellan vissa statliga myndigheter från och med den 1 januari 2017 finansieras genom statliga anslag i stället för myndigheternas nuvarande avgiftsuttag.</p>
Statskontoret		Inga synpunkter	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Näringslivets Transportråd		<p>Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet</p> <p>Näringslivets Transportråds principiella ståndpunkt är att hela Transportstyrelsens verksamhet ska anslagsfinansieras, vilket vi framfört i flera tidigare remissvar. Vår uppfattning har i en rad olika sammanhang och under lång tid framförts till företrädare för Transportstyrelsen, företrädare för regeringskansliet och ansvariga politiker. Regering och riksdag har dock valt att avgiftsfinansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning istället för att anslagsfinansiera dessa. De avgiftsförändringar som föreslås för 2019 finns inom luftfart, sjöfart och vägtrafik. För 2019 föreslås för luftfart en sänkning av olika avgifter, vissa nya avgifter och vissa avgiftshöjningar.</p> <p>För sjöfart föreslås vissa sänkningar och höjningar samt vissa nya avgifter t.ex. en fast avgift utöver löpande avgift för tillståndsprövning och tillsyn avseende säkerhetsorganisation för rederier och fartygs säkerhetsorganisation. Vidare föreslås för sjöfart en ny fast avgift samt en löpande timbaserad avgift för tillsyn av fartyg som omfattas av regler för nationell sjöfart och internationella konventioner.</p> <p>För vägtrafik höjs vägtrafikavgiften vilket påverkar samtliga fordonsägare.</p> <p>Var tidigt ute med konsekvensanalyser av de kostnadsdrivande effekterna av nya regelverk i EUs fjärde järnvägspaket</p> <p>Transportstyrelsen skriver att för järnväg föreslås inga avgiftsförändringar i avvaktan på beslut om EUs fjärde järnvägspaket. Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsen noga följer beslutsprocessen inom EU vad gäller det fjärde järnvägspaketet och gör konsekvensanalyser av föreslagna regelverk.</p> <p>Branschföreningen Tågoperatörerna har i flera olika sammanhang pekat på att det fjärde järnvägspaketet riskerar att leda till ökade kostnader för nya regelverk vilket då minskar järnvägens konkurrenskraft. Kostnader som riskerar att föras vidare till köpare av järnvägstransporter. Risker är då uppenbara att Transportstyrelsens avgifter för efterföljande år 2020 kommer att höjas till följd av implementeringen av EUs fjärde järnvägspaket som är kostnadsdrivande. Näringslivets Transportråd understryker</p>	<p>Kostnader kopplade till fjärde järnvägspaketet</p> <p>Kostnader kopplade till fjärde järnvägspaketet utgör en liten del av det totala avgiftsuttaget inom järnväg. Vi jobbar i nuläget med att identifiera samtliga förändringar som är kopplade just till avgifterna. När vi får en bättre bild av de kommande förändringarna kommer vi att bjuda in branschen inom ramen för näringslivsträffar för att diskutera effekter av fjärde järnvägspaketet.</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>Minskad detaljeringsgrad</p> <p>Vi har under de senaste åren arbetat med att minska antal avgifter där så är möjligt och där det inte ger orimligt negativa konsekvenser, vare sig för avgiftsbetalarna eller för Transportstyrelsen. Vi eftersträvar låg detaljeringsgrad när vi inför nya avgifter.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>därför vikten av att Transportstyrelsen har en god framförhållning och är proaktiv i regelarbetet där kommande förändringar av regelverk i Sverige och av internationell och europeisk regelgivning tidigt kommuniceras med bl.a. branschorganisationer och näringsliv.</p> <p>Näringslivet Transportråds medlemsföretag är starkt beroende av att de villkor som man arbetar under är stabila och förutsägbara. Transportstyrelsen skriver i avsnittet 1.3 "Avgifter i balans" att myndigheten vill se: "att de som ska betala avgifter kan förutse vilka kostnader de kommer att få. Det är också ett önskemål som vi ofta får från branschen. Därför säger vi att våra avgifter ska vara i balans på 3-5 års sikt". Detta är positivt. Näringslivets Transportråd välkomnar även Transportstyrelsens strävan att för betalare av myndighetens olika avgifter beskriva hur olika kostnader fördelar sig och att myndigheten vill fortsätta utvecklingsarbetet med att tydliggöra vilka kostnadskomponenter verksamheten består av. Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsens medarbetare som debiterar avgiftsbelagd verksamhet utbildas såväl i prissättningen av verksamheternas direkta som indirekta kostnader som i tidsskrivning. Detta i konsekvens med strävan efter att kunna kommunicera en transparent och rimlig prissättning av kostnader samt att ta tillvara alla möjligheter som föreligger till att effektivisera verksamheten.</p> <p>Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi</p> <p>Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsens redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för näringslivet. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter-Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. Transportmyndigheterna koordinerar inte sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet. En koordinering av</p>	<p>Vi har kommit så långt i arbetet att ytterligare hopslagning av befintliga avgifter skulle ha negativa konsekvenser för den som ska betala. Dessutom har vi i dialoger med branscherna fått höra att man bara vill betala för det man nyttjar och inte betala för tjänster som man inte använder.</p> <p>Automatiseringsgraden ökar</p> <p>Inom körkortsområdet har vi en hög andel av autohandlagda ärenden men jobbar ytterligare med att öka automatiseringsgraden varje år.</p> <p>Ett annat exempel på hög automatiseringsgrad är handläggning av ägarbyte. Cirka 70 % av ägarbyten sker via digital tjänst.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>transportmyndigheternas avgiftshöjningar och samlade gemensamma konsekvensanalyser ligger väl i linje med att regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet den 31 oktober 2018.</p> <p>Transportstyrelsen bör ytterligare öka automatiseringsgraden i myndighetens olika verksamheter. Genomför en benchmark av effektiviseringsarbetet i förhållande till digitaliseringen och automatiseringen i en lämplig svensk storbank</p> <p>Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom t.ex. nya e-tjänster och automatisering". Näringslivets Transportråd förslår att Transportstyrelsen engagerar sig i de olika initiativ som bl.a. tagits av regeringen för utveckling av svensk kunskapsuppbyggnad och kompetens inom artificiell intelligens (AI) för att ytterligare öka automatiseringsgraden i Transportstyrelsens olika verksamheter. Det handlar både om att automatisera enskilda beslut samt automatisering av svar på återkommande frågor. Rimligtvis borde en ökad automatisk handläggning minska myndighetens kostnadsmassa.</p> <p>Värt att notera är att Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "Vi har över 800 avgifter." Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen även genomför en översyn av avgiftsfloran.</p> <p>Flera stora banker genomför idag omfattande program för att effektivisera det administrativa arbetet i verksamheten och sänka kostnaderna. Detta är ett tillfälle för Transportstyrelsen att genomföra en benchmark i förhållande till arbetet med digitalisering, automatisering, effektivisering av den administrativa verksamheten och kostnadsänknings i en lämplig svensk storbank.</p>	
Polismyndigheten		Inga synpunkter	
Trafikverket		Inga synpunkter	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Kommerskollegium		<p>Sammanfattning</p> <p>Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen inte behöver anmäla förslaget om förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter till kollegiet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler. Inom ramen för förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden föreslår kollegiet att Transportstyrelsen avgör huruvida det handlar om tjänster som omfattas av tjänstedirektivet, till exempel för flyginstruktörer, flygvärdertjänster, flygräddningstjänster eller flygmätning. Kollegiet står till ert förfogande vad gäller frågor om tillämpningen av tjänstedirektivet.</p> <p>Kommerskollegiums uppdrag</p> <p>Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Kommerskollegiums uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt.</p> <p>Anmälan av tekniska föreskrifter</p> <p>Enligt 6 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter. Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler. Tekniska föreskrifter är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser. Transportstyrelsen bedriver myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning som finansieras genom avgifter, samt regelgivning inom transportområdet som finansieras genom skattemedel. Inom luftfartsområdet föreslås en sänkning av avgifterna. Inom sjöfartsområdet föreslås en ny avgift för certifikat om ansvar för vrak, en fast avgift för tillståndsprövning för säkerhetsorganisation för rederier och fartygs</p>	<p>Anmälan av nya krav på tjänsteverksamhet</p> <p>Vi har tidigare haft kontakt med Kommerskollegium i samband med att vi skulle besluta nya föreskrifter om flygledartjänst. Vi fick då till svar att "<i>flygledartjänster faller inom undantaget för tjänster inom transportområdet och att föreskrifterna därför inte behöver anmälas. Denna uppfattning baserar vi bland annat på att den EU-förordning ni hänvisar till i 3 §, angående certifikat, har sin grund i dåvarande artikel 80 i fördraget (nuvarande artikel 100) som då låg i avdelning fem om transporter. Detta tyder på att flygledartjänster är en tjänst inom transportområdet.</i>"</p> <p>Vi ser inte att det finns anledning att se på de andra tjänsterna på något annat sätt - de tillhör därmed transportsektorn och behöver inte anmälas.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>säkerhetsorganisation, samt en lägre avgift för rapportering av mönstringsuppgifter till sjömansregistret. Inom vägtrafik föreslås en justering av vägtrafikregisteravgiften.</p> <p>Enligt kollegiet innehåller föreskrifterna inte några krav på varor och behöver följaktligen inte anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.</p> <p>Anmälan av nya krav på tjänsteverksamhet</p> <p>Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet³, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium. Tjänstedirektivet är tillämpligt på de tjänster som inte uttryckligen undantas. Av direktivet framgår att tjänster på transportområdet som omfattas av avdelning V i EG-fördraget (nuvarande avdelning VI i EU fördraget) inte omfattas av direktivets tillämpningsområde. Enligt Kommerskollegiums bedömning är flera av de tjänster som regleras genom föreliggande förslag sådana tjänster. De omfattas således inte av tjänstedirektivet och anmälningsplikt föreligger därför inte. Emellertid uttas även avgifter för verksamheter där gränsdragningen inte är lika enkel. Till exempel inom luftfart tas avgift ut för instruktörer, vilket eventuellt kan sägas påverka utbildningstjänster snarare än transporttjänster. Andra exempel där gränsdragningen är svår är flygvärdertjänster, flygräddningstjänster och flygmätning. Om dessa tjänster inte omfattas av ovan nämnda avdelning i EUF-fördraget kan således anmälningsplikt enligt tjänstedirektivet föreligga. Transportstyrelsens beskrivning av avgiftsförändringarna innehåller begränsat med information om de specifika tjänster som påverkas. Kollegiet bedömer därför att ni som sektorsmyndighet sannolikt är bättre lämpad att avgöra huruvida tjänsterna utgör tjänster på transportområdet, men vi står självklart till förfogande för en diskussion. Tjänstedirektivet innehåller två bestämmelser om anmälningskyldighet.</p> <p>Den ena avser krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige och omfattar endast ett antal specifika krav som räknas upp i direktivet. Den andra avser samtliga krav som även är tillämpliga på tjänsteutövare som inte är etablerade i Sverige, utan i ett annat land inom EU/EES, och som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige. Enligt kollegiets</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>bedömning innehåller de remitterade bestämmelserna inte något anmälningsskyldigt krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige. Om reglerna även kan komma att tillämpas på företag som inte är etablerade här, utan bara bedriver tillfällig verksamhet i Sverige, gör kollegiet emellertid bedömningen att de remitterade bestämmelserna är anmälningsskyldiga enligt tjänstedirektivet. Detta förutsätter dock, som nämnts ovan, att avgifterna påverkar verksamhet som inte faller inom undantaget för tjänster på transportområdet.</p> <p>Enligt tjänstedirektivet måste krav på tjänsteverksamhet kunna motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset, samt vara proportionerliga i förhållande till sitt syfte.⁸ En sådan motivering kommer att efterfrågas i samband med anmälan. Anmälan gör myndigheten själv i det webbaserade systemet IMI⁹. Kollegiet svarar gärna på eventuella frågor kring anmälningsförfarandet.</p>	
Luftfartsverket		<p>Luftfartsverket (LFV) inkommer härmed med synpunkter på det förslag som Transportstyrelsen har lämnat på luftfartsområdet rörande flygtrafiktjänst.</p> <p>För LFV innebär Transportstyrelsens förslag på avgifter som är ute på remiss generellt sänkta avgifter varför LFV ställer sig positivt till förslaget.</p> <p>Även förslaget till sänkning av avgifter för certifikat till flygledare ser LFV också positivt på då det är avgifter som inte direkt faktureras LFV men som i förlängningen ger sänkta kostnader för LFV.</p> <p>LFV vill dock ändå åter påtala att man önskar att en samlad bild av den totala förändringen under en flerårsperiod måste visas. Att föreslå och fastställa avgifter ett år i taget omöjliggör långsiktig planering.</p> <p>LFVs ekonomi styrs till stor del av de prestationsplaner som fastställs av EU-kommissionen för undervägs- och terminalavgifter i femårsperioder (från åren 2015-2019). Under den perioden är kostnaderna till stor del fastställda och det ställs krav på kostnadsminskningar under perioden. 2020 inleds en ny 5-årsperiod till vilken LFV redan har lämnat kostnadsunderlag, LFV förutsätter därmed att Transportstyrelsens</p>	<p>Långsiktig plan för avgifter</p> <p>Transportstyrelsen strävar efter att hålla avgifterna stabila över tid och endast genomföra förändringar när vi finner det nödvändigt och när vi annars skulle riskera att bygga upp ett långsiktigt under- eller överskott. Strävan är hela tiden att bedriva en så effektiv verksamhet som möjligt. Det är dock svårt att lägga en långsiktig plan för avgifterna då de bl.a. påverkas av hur omfattande insatser vi måste göra utifrån de regelverk som finns och de rekommendationer som kan komma i samband med externa revisioner från EASA. Detta medför att förändringar i regelverk och rekommendationer som en följd av externa revisioner påverkar volymen av vår tillsyn, och därmed våra kostnader.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		avgifter utvecklas i linje med EUs krav på kostnadseffektiviseringar under kommande år.	
JHRF och MRO	3 kap. 2 § 4 kap. 3 § 5 kap. 3 §	<p>Förbundens grundinställning är att kultur- och trafikhistorisk verksamhet som utövas av ideella, icke-kommersiella föreningar och företag, överhuvudtaget inte ska beläggas med avgifter för tillsyn, tillstånd eller kvalitetskontroll. JHRF och MRO noterar att det i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2018-79) inte föreslås några förändringar av avgifterna inom järnvägsområdet. Förbunden ser dock behov av förändringar avseende några av avgifterna enligt nedan. Eftersom förbunden enligt första stycket anser att tillstånd och tillsyn för en museiorganisations verksamhet inte ska avgiftsbeläggas och detta oberoende hur verksamheten organiseras föreslås att första stycket i den befintliga 2 § i 3 kap. omformuleras till:</p> <p>"En museiorganisation är befriad från avgifter enligt 4 kap. 1–12 §§, 5 kap. 1–11 §§ samt 7 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 3 §."</p> <p>Förbunden önskar fortsatt framhålla att tillsynsavgifterna för utbildningsanordnare och examinatoreer slår hårt mot en i sammanhanget blygsamma verksamhet som förbundens medlemmar bedriver. Denna utbildning handlar dessutom, vad avser verksamheten med museitåg på statens spåranläggningar, endast om fortbildning av förare på museitågens fordon, inte grundutbildning till lokförare. I Transportstyrelsens beskrivning av avgiftsförändringarna inför 2017 års avgifter (TSF 2016-59, punkt 3.3.1, sid 11), står det att Transportstyrelsen utreder att för företag som endast utbildar sin egen personal låta utbildningsverksamheten skötas inom ramen för deras säkerhetsintyg och inte kräva separata tillstånd för utbildningsorganisation och examinator. JHRF och MRO understryker att detta fortsatt också i högsta grad gäller förbundsmedlemmarnas utbildningsverksamhet – denna handlar om att utbilda förbundsmedlemmarnas egen (ideella) personal på de egna fordonen och de förhållanden som gäller för museitåg. Därför undrar förbunden vad som hänt med denna utredning – JHRF och MRO ser inga spår av den i årets beskrivning av</p>	<p>Avgift för museitrafik</p> <p>Vi tar ut avgifter för museitrafik.</p> <p>Organisationer som inte är godkända som museiorganisation enligt 3 kap. 2 § och bedriver museitrafik ska betala avgifter. Transportstyrelsen kan bevilja undantag från avgifter enligt 3 kap. 2 § under förutsättning att sökande uppfyller kraven för museiorganisation.</p> <p>Utredningen</p> <p>I och med genomförandet av fjärde järnvägspaketet införs nya regler för ansökan om och utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Transportstyrelsen avvaktar besked om vad konsekvensen av det europeiska regelverket kommer att bli och om det fortfarande ger möjlighet till en lösning där säkerhetsintyget även kan innefatta utbildning av egna förare.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		avgiftsförändringarna. Dessutom undrar förbunden fortsatt vad som avses med att ta ut avgift på museitrafik enligt tabellerna i 3 § i 4 kap. respektive 3 § i 5 kap.? Enligt 2 § i 3 kap. är ju museiorganisationer befriade från dessa avgifter så här ifrågasätter JHRF och MRO vilken trafik som avses – museitrafik som bedrivs av någon som inte är godkänd som museiorganisation? Är det i så fall museitrafik?	
Sjöfartsverket		Inga synpunkter	
Transportföretagen	16 kap. 9 § 16 kap. 15 §	<p>Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive de här relevanta Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Transportindustriförbundet, Sveriges Bussföretag, Sveriges Hamnar och Svenska Flygbranschen, har tagit del av Transportstyrelsens förslag till föreskriver om avgifter.</p> <p>Transportföretagen har vid flera tillfällen, på egen hand eller tillsammans med andra, lämnat synpunkter på den principiella frågan om hur myndighetens verksamhet ska finansieras. Vi menar att den grundläggande principen bör vara att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras. Transportnäringens verksamhet, som ska belasta myndighetens kostnader, både bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Dagens skattenivå för transportnäringen utgår dessutom ifrån att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Men riksdag och regering har velat annorlunda och beslutat att Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras med avgifter.</p> <p>Vid ett avgiftssystem är det viktigt att avgiftssättningen är transparent, tydlig och rättvis. Avgiftssättningen måste vara förutsebar och långsiktig. Transportstyrelsens inriktning att avgifterna ska vara i balans på 3-5 år sikt är därför rimlig. Transportbranschen behöver stabila och långsiktiga villkor. Det är också mycket positivt med myndighetens strävan att vilja redovisa kostnadsfördelningen och att utvecklingsarbetet ska fortsätta med att göra det tydligt vilka kostnadskomponenter verksamheten består av och hur dessa utvecklas över tid.</p>	<p>Koordinerad avgiftsstrategi med andra myndigheter</p> <p>Frågan om att koordinera vårt uttag av avgifter med andra myndigheter är inte ny. Precis som vi tidigare har svarat så 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 för vår verksamhet. De innebär att vi inte kan anpassa våra avgifter till följd av avgifter inom andra transportmyndigheter.</p> <p>Farligt gods</p> <p>Under en av branschdialogerna togs även upp frågan om tillstånd för farligt gods. Vi genomför förändringar från 2019 genom att införa en möjlighet till ett begränsat DG-tillstånd för helikopteroperatörer. Det innebär att operatören inte behöver ta ut ett obegränsat DG-tillstånd utan</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vi ställer oss bakom förslaget från Näringslivets Transportråd att Transportstyrelsen i samverkan med andra myndigheter inom transportbranschens område borde koordinera sina avgiftsstrategier för att skapa största möjliga stabilitet och förutsägbarhet för branschens aktörer. Precis som Näringslivets Transportråd framhåller i sitt yttrande över rubricerat ärende så skulle detta ligga i linje med Trafikanalys uppdrag att redovisa skatter och avgifter inom transportsektorn.</p> <p>En kanske självklar synpunkt är att vi anser att det är angeläget att Transportstyrelsen till fullo utnyttjar de möjligheter som digitaliseringen medför för att effektivisera verksamheten men också för att förbättra servicen gentemot kunderna.</p> <p>I det följande kommenterar vi de förslag som framgår av kapitlet Beskrivning av avgiftsförändringar 2018.</p> <p>1.1 Full kostnadstäckning – en viktig princip</p> <p><i>"Den avgift vi tar ut ska täcka de kostnader vi har kopplat till ärendet. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför besparingar, kan vi också sänka avgiften. Om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift istället behöva höjas"</i></p> <p>Kommentar: Transportstyrelsens ambition måste vara att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar. Avgifterna är redan för höga och i alla lägen då regler redan funnits på plats och de nya reglerna inte motsvaras av en utökning eller förändring av företagens verksamhet måste det till exceptionella skäl för att avgifterna skall få öka.</p> <p>1.2 Motprestation</p> <p><i>"Den som betalar en avgift ska kunna se vad han eller hon betalar för. Det ska finnas en så kallad motprestation från vår sida.</i></p> <p>Kommentar: Den viktigaste motprestationen är att ansökningsärenden hanteras professionellt och inom skälig tid. Flera medlemsföretag vittnar om orimliga</p>	<p>bara ta ut vissa delar. Detta innebär en enklare ansökan.</p> <p>Vi genomför en ändring av avgiften för tillståndsprövning till löpande timtaxa. Vi kan inte införa ett maxpris men vår bedömning är att kostnaderna för ett sådant tillstånd blir betydligt lägre än dagens fasta avgift för tillståndsprövning.</p> <p>De föreslagna förändringarna innebär därför en sänkning av avgifterna.</p> <p>SPO</p> <p>Efter dialogen med branschen har vi jobbat på en annan lösning när det gäller avgift för auktorisationer. I avgiftsförslaget för 2019 föreslår vi ett tak på 20 000 kronor. Vi förstår er nuvarande synpunkt om att det tidigare ingick i tillståndet men vi måste ännu en gång påpeka att det handlar om ett nytt regelverk för SPO och att kraven när en ny förordning införs ofta är högre. Så är det även i det här fallet.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>handläggningstider för godkännande av operativa manualer. Hur avser Transportstyrelsen mäta sin motprestation? Det finns exempel där återkommande ansökningar medför enklare handläggning och beslutprocess som då också bör leda till lägre avgifter. Vi skulle vilja se konkreta förslag från Transportstyrelsen hur man avser mäta och presentera för branschen att myndighetens motprestationer står i proportion till arbetsinsatsen.</p> <p>Konsekvensanalyserna</p> <p>Transportföretagen anser att konsekvensanalyserna genomgående är mycket summariskt gjorda då de bygger på korta antagande utan djupare analys av de berörda företagen. Hur värderar t.ex. Transportstyrelsen att flera av våra medlemsföretag uttrycker stor oro för att de föreslagna avgiftshöjningarna kommer att tvinga dem att reducera sin verksamhet? Hur bedömer man ökad administration hos företagen som följd av nya regler?</p> <p>Slutligen vill Transportföretagen i luftfartsdelen hänvisa till de resonemang och farhågor Svenska Flygbranschen tog upp i förra årets remissyttrande angående Transportstyrelsens avgifter daterat 2017-09-10. I allt väsentligt ser vi inte att Transportstyrelsen har tagit sig an de problem och utmaningar som beskrivs där. Vi välkomnar därför en bredare diskussion hur Transportstyrelsen långsiktigt kan trycka ner kostnadsutvecklingen eftersom den nuvarande utvecklingen – trots den aviserade sänkningen för 2019 – är mycket oroväckande.</p> <p>I yttrandet i år har Transportföretagen i huvudsak specifika synpunkter på avgiftsförändringarna rörande luftfarten enligt nedan.</p> <p>Luftfart</p> <p>Transportföretagen välkomnar den generella avgiftssänkningen på -5 % på luftfartsområdet men uppmärksammar att det följer många år med konstanta och stora</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>avgiftshöjningar. Sedan 2010 har vissa flygföretag med AOC och egen underhållsorganisation fått ökade avgifter med upp till 270 %.</p> <p>För varje ny regel verkar det komma minst två nya avgifter. Och när regeln får till följd att det som tidigare var "inbakat" i ett godkännande nu måste godkännas en-för-en ökar avgifterna markant och detta helt utan att företagen utökar eller förändra sin verksamhet. Den här utvecklingen är mycket bekymmersam och vi menar att den står i strid med principen som TS beskriver under punkt 1.2 nämligen att varje avgift skall kopplas till en klar motprestation. Varför tvingas man betala extra för något man redan har tillstånd för? Vad är faktiskt motprestationen då inget ändrats för företagen mer än att de fått ökat pappersarbete?</p> <p>Nu ser vi samma mönster för helikopterföretagen. Den klart övervägande delen av helikopterbolagen verksamhet gör stark samhällsnytta. Många uppdrag utförs på uppdrag av myndigheter eller som stöd för verksamheter med tunga riksintressen, t.ex. rendrivning. TS bör fråga sig varför små helikopteroperatörer ska behöva betala extra för varje verksamhetsform då flertalet ger stor samhällsnytta men många gånger inte ger något betydande bidrag till resultatet? Vi befinner oss redan på ett sluttande plan där flera helikopterföretag överväger att "säga upp" vissa tillstånd som krävs för vissa samhällsnyttiga verksamheter. Till årets brandbekämpnings-säsongs stod Sverige med -1 företag just på grund av denna situation.</p> <p>Transportföretagen flaggade i förra årets remissvar till Transportstyrelsen angående avgifter att risken för utarmning av helikopterbranschen är överhängande. Flera företag redovisar årligen mycket blygsamma resultat och i vissa fall även underskott i sin verksamhet. Trots att Transportstyrelsen faktiskt lovat sänka avgifterna ser vi övervägande avgiftshöjningar.</p> <p>Dangerous goods</p> <p>Som branschen diskuterat med Transportstyrelsen vid ett flertal tillfällen är utvecklingen inom DGR området oroande. Det som tidigare låg inom ett</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>ramgodkännande måste nu betalas separat och extra. Vi står fast vid att företag som har AOC bör helt slippa avgiftsökningar från tidigare nivåer.</p> <p>Vi noterar att tillståndsprövningen kommer att övergå till löpande taxa. Det är ju bara positivt om Transportstyrelsen kan garantera en snabb och effektiv handläggning, vilket historiskt sett inte alltid varit fallet. För att motverka alla situationer med långsam handläggning föreslår vi att ett max-taxa-tak införs så att ett enskilt ärende inte kan kosta över ett visst belopp. Dessutom bör Transportstyrelsen internt besluta om KPI för processen som gör att effektiviteten kontinuerligt går att mäta och följa upp och presentera resultaten för branschen i avgiftsdialogen.</p> <p>SPO</p> <p>En problematisk utveckling, som vi redan påpekade i förra årets remissvar samt ovan, är expansionen av tillståndens beståndsdelar. För helikopterbolagen är det kanske mest tydligt för SPO verksamhetsformerna. Till skillnad från andra länder har Sverige dramatiskt ökat antalet verksamhetsformerna utan att företagen för den skull egentligen ändrar eller utökar sin verksamhet.</p> <p>Det är visserligen bra att Transportstyrelsen föreslår ett tak på 20.000 kr för de olika SPO verksamhetsformerna men dessa ingick ju förut i tillståndet! Transportstyrelsen verkar dessutom inte intresserad av den interna kraftansamling företagen måste göra för att göra skriftliga riskanalyser och ansökningar till alla 61 verksamhetsformer. Var finns den konsekvensanalysen? Återigen är risken att företagen inte söker tillstånd och sedan inte är tillgängliga för samhällsviktiga uppdrag. Om denna utveckling fortsätter begränsar myndigheten de facto helikopterverksamheten i Sverige. Vilket står i skarp kontrast hur våra grannländer gör och som kan vara svårt att hantera vid en större kris då specifika tillstånd måste innehållas.</p> <p>Sammanfattningsvis innebär avgiftssituationen att företagen kan tvingas begränsa sina tillstånd och därmed försämrade service till sina kunder och sist men inte minst kan förslagen leda till att Sverige får en sämre beredskap och förmåga att hantera allvarliga samhällsstörningar.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skogsindustrierna		<p>Sammanfattning</p> <p>Skogsindustrierna ställer sig bakom remissyttrandet från Näringslivets Transportråd, NTR. Skogsindustrierna yttrar sig inte om de delar av förslaget som rör luftfart.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportstyrelsen föreslår inga höjda avgifter för järnvägen, vilket är positivt • Förslag om höjda avgifter med anledning av det fjärde järnvägspaketet bör aviseras i god tid • Konsekvenser av förändrade avgifter bör analyseras samlat för att undvika negativa konsekvenser för företagets konkurrenskraft <p>Skogsindustriernas yttrande</p> <p>Avgifter för järnvägen</p> <p>Transportstyrelsen föreslår inga avgiftsförändringar för järnvägen i dag vilket är positivt. Det framgår att skälet till detta är att Transportstyrelsen vill avvakta beslut om EU:s fjärde järnvägspaket. Skogsindustrierna vill poängtera vikten av att Transportstyrelsen följer beslutsprocessen inom EU vad gäller det fjärde järnvägspaketet noga, och gör konsekvensanalyser av föreslagna regelverk och aviseras höjda avgifter i god tid. Det finns en risk att det fjärde järnvägspaketet leder till ökade kostnader vilket kan minska järnvägens konkurrenskraft. Kostnader för operatörer förs oftast vidare till köpare av järnvägstransporter, så analyser av nya avgifter måste omfatta alla led i transportkedjan.</p> <p>Analysera avgiftsförändringar samlat</p> <p>Transportstyrelsens bedömning att de föreslagna avgiftshöjningarna för sjöfart och vägtrafik medför en begränsad påverkan för brukarkollektivet stämmer sannolikt sett till dessa enskilda avgifter. Alla avgiftshöjningar innebär dock en kostnadsökning för</p>	<p>Kostnader kopplade till fjärde järnvägspaketet</p> <p>Kostnader kopplade till fjärde järnvägspaketet utgör en liten del av det totala avgiftsuttaget inom järnväg. Vi jobbar i nuläget med att identifiera samtliga förändringar som är kopplade just till avgifterna. När vi får en bättre bild av de kommande förändringarna kommer vi att bjuda in branschen inom ramen för näringslivsträffar för att diskutera effekter av fjärde järnvägspaketet.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		transporter och det viktiga är därmed det totala kostnadsläget vad gäller avgifter för transporter, snarare än storleken på varje enskild avgift.	
Näringslivets Regelnämnd (NNR)	31 kap 3 §	<p>Kostnadsuppföljning</p> <p>I remisspromemorian framgår att Transportstyrelsen arbetar mycket med uppföljning av kostnader och tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna avser rätt område och rätt avgiftsbetalare. För att öka transparensen och förtroendet för tillsyns- och tillståndsverksamheten från företagets sida behövs en redovisning i promemorian av myndighetens kostnader. Redovisningen behöver omfatta mer än de totala kostnaderna per trafikslag. Även enskilda kostnadsposter inom enskilda verksamhetsenheter behöver framgå. Kostnadsposternas utveckling inom myndigheten behöver också kunna följas över tid. Remisspromemorian skulle behöva kompletteras med denna information för att utgöra ett fullgott underlag för beslut om avgifterna. Det behövs för att kunna verifiera att myndighetens resurser används på effektivast möjliga sätt och för detta behöver man kunna jämföra olika enheters kostnader med varandra.</p> <p>Avgiftsnivåer</p> <p>NNR finner det naturligtvis positivt att Transportstyrelsen föreslår sänkta avgifter på flera områden men menar samtidigt att sänkningar från en redan hög och eventuellt omotiverat hög nivå kan resultera i fortsatt för höga avgifter. För att kunna konstatera att de föreslagna sänkningarna är på rätt nivå behövs ytterligare underlag, menar NNR.</p> <p>För att åstadkomma ökad transparens anser NNR att Transportstyrelsen i sin konsekvensutredning också behöver redovisa en resultaträkning per år för varje område som noggrant visar myndighetens nedlagda kostnader i förhållande till de intäkter man haft för respektive avgift.</p>	<p>Redovisning av resultat för varje enskild avgift</p> <p>Som vi tidigare år beskrivit har de föreskrifter som reglerar avgifter inte samma krav på konsekvensutredningar som andra föreskrifter. När det gäller avgifter har vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag.</p> <p>Vi beskriver (på ett övergripande sätt) vilka förändringar som vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs. Vi har även utvecklat våra beskrivningar av gemensamma principer för avgiftsuttaget och kostnader. Eftersom vår verksamhet sträcker sig över ett så brett område har vi gjort avgränsningar i de ekonomiska tabellerna - vi presenterar endast det totala avgiftsuttaget per trafikslag. Om vi ska ta fram ekonomiska tabeller för varje enskilt område och varje enskild avgift skulle avgiftsarbetet bli en väldigt omfattande och kostsam process.</p> <p>Internationella jämförelser</p> <p>Vi har genom åren gjort internationella jämförelser av avgiftsnivåer. Dessa jämförelser har inte varit omfattande eftersom vi inte alltid vet vad som ingår i de olika avgifterna i de länder vi jämför med och inte heller hur dessa finansieras.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Lufftart</p> <p>Inom lufftart föreslås avgiftsjusteringar inom olika områden. Lufftarten är en internationell verksamhet och det är nödvändigt att jämföra förslagen med avgifterna i andra länder. NNR kan dock inte finna någon som helst jämförelse med avgiftsstrukturer eller avgiftsnivåer i andra europeiska länder. En sådan jämförelse behövs för att kunna bedöma avgifternas konsekvenser för de svenska företagens konkurrenskraft.</p> <p>NNR menar att det exempelvis inom lufftartsområdet finns exempel på modeller för finansiering av tillsyn i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företag. NNR efterfrågar en redovisning av vilka överväganden som har gjorts angående alternativa lösningar för den modell som finns idag.</p> <p>NNR anser med anledning av ovanstående att Transportstyrelsen bör göra ett mer djupgående arbete som kan ge ett bättre underlag för en jämförelse av avgiftsnivåerna i omvärlden i förhållande till de som svenska företag behöver betala. Då det även inom järnvägsområdet finns omfattande internationella inslag och den europeiska järnvägsmarknaden blir alltmer avreglerad och gemensam bör det jämförande arbetet också inkludera järnvägsområdet. En viktig del i arbetet bör också vara att hitta lösningar som snarare bidrar till att förstärka de svenska företagens konkurrenskraft än att försvaga denna. I arbetet bör därför ingå att titta närmare på de alternativa lösningar för tillsyn m.m. som används i andra länder och som innebär lägre kostnader för berörda branscher i dessa länder och därmed bättre konkurrensförutsättningar för dessa och utreda om dessa skulle vara möjliga också i Sverige.</p> <p>Vägtransport</p> <p>Transportstyrelsen föreslår en höjning av vägtrafikregisteravgiften med 15 kronor eftersom man bedömer att avgifterna inte täcker myndighetens kostnader för hållande</p>	<p>De internationella jämförelserna gjordes vid en tidpunkt - det vill säga tidigt på våren året innan avgifterna börjar gälla - då avgifter i andra länder inte alltid är framtagna och kommunicerade, vilket gör att vi riskerar att göra jämförelser mellan avgifter som avser olika år i olika länder.</p> <p>Ytterligare en anledning är principen om krav på full kostnadstäckning som gör att informationen som tas fram ändå inte kan utgöra underlag att justera våra avgiftsnivåer. Därför bör inte den informationen inkluderas i en konsekvensutredning om det riskerar att framstå som något som vi har möjlighet att ta hänsyn till när vi fastställer avgiftsnivåerna.</p> <p>Det har väckts frågor kring internationella jämförelser inom järnvägsområdet även tidigare. Eftersom det hittills inte har förekommit någon större internationell verksamhet inom järnvägsområdet, har vi inte heller gjort någon sådan jämförelse.</p> <p>Höjning av vägtrafikregisteravgiften</p> <p>Transportstyrelsen har haft en tillfällig avgiftssänkning av vägtrafikregisteravgiften på grund av ett tidigare ackumulerat överskott. Högre kostnader har dock medfört att överskottet minskat snabbare än beräknat vilket gör att vi återgår till den normala avgiftsnivån tidigare än planerat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>av registret. Ingen redovisning av myndighetens kostnader görs och därmed är det omöjligt för remissinstanserna att bedöma relevansen i höjningen samt möjligheterna till ökad effektivitet i registerhållningen, som alternativ till höjda avgifter. Dessutom må 15 kronor förefalla en liten höjning i nominellt belopp men behöver sättas i relation till den nu gällande avgiften per fordon, som är 50 kronor. Det handlar alltså om en 30 procentig höjning av avgiften. En 30 procentig höjning är så pass stor att den bör föranleda överväganden om effekter. Det enda som sägs i detta avseende är att en höjning med 15 kronor "har en minimal påverkan på brukarkollektivet".</p> <p>Slutsats Med anledning av bristerna i underlaget anser NNR att Transportstyrelsen behöver göra en kompletterande konsekvensutredning för förslagen.</p>	Vägtrafikregisteravgiften är beräknad utifrån en genomsnittlig kostnad per registrerat fordon/år.
Skärgårdsredarna	21 kap 1-2 §§ 24 kap 1-2 §§	<p>Om Skärgårdsredarna</p> <p>Föreningen organiserar i huvudsak rederier med passagerarfartyg i skärgårdstrafik. Skärgårdsredarna är en branschorganisation för rederier med färje- och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare. Föreningen representerar 120 medlemsrederier med 365 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. Sammantaget förfogar medlemsfartygen över 55 000 passagerarplatser.</p> <p>Skärgårdsredarnas medlemsrederier är statligt, kommunalt eller privat ägda och svarar för nästan all fartygsbaserad kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik i Sverige. Många medlemsrederier är småföretag där redarna själva arbetar ombord på sina fartyg. Skärgårdsredarnas medlemmar bedriver trafik över hela landet i skärgårdar, långa kusterna, i insjöar och kanaler. Trafiken är en förutsättning för en levande skärgård och har stor betydelse för turism och rekreation. Vägfärjorna är en del av det svenska vägnätet.</p>	<p>Förslag på avgiftsförändringar från 2019</p> <p>Eftersom denna remiss rör förslag till ändrade avgifter från den 1 januari 2019 kommenterar vi bara de synpunkter som har med förslagen att göra.</p> <p>När det gäller våra principer är de oförändrade och mera om dessa och finansieringen finns att läsa på transportstyrelsen.se/avgifter.</p> <p>Tillsynen av fartygens säkerhetsorganisation för passagerarfartyg som trafikerar fatområde E sker även fortsatt i samband med ordinarie tillsyn av fartyget och kommer inte debiteras separat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Drygt 75 procent av persontransporter i Skärgårdsredarnas medlemsfartyg sker i offentligt finansierad eller subventionerad kollektivtrafik. Resterande del är utflyktsbaserad linjetrafik, kryssningar, charter- och taxibåtsverksamhet.</p> <p>Övervägande delen av fartygen är idag certifierade med passagerarfartygscertifikat för trafik i fartområde E. Nu är nya nationella reglerna på plats (TFSF 2017:26) och implementerade för passagerarfartyg i nationell fart. Under hela arbetet med nya regler har det varit helt klart att ett tydligare ansvar och mer kostnader läggs på redarna. Utifrån detta faktum har TS sagt att myndighetens avgifter ska minska avsevärt. Vid förra revideringen av avgifterna sänktes årsavgifterna för tillsyn. För E-fartygen sänktes årsavgifterna så redaren ändå fick någon slags reduktion för sina investeringar i egenkontrollsystem etc.</p> <p>Nationella A-C fartygen fick en mindre reduktion av årsavgiften men detta tas igen med råge av TS då bottenbesiktning inte längre ingår i tillsynsavgiften utan debiteras med 1 400 kr/tim. Förutom detta ökar man ytterligare kostnaderna med 2 800 kr i fast avgift utöver löpande timkostnad för tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation (DOC) och fartygets säkerhetsorganisation (SMC).</p> <p>Med tanke på att tillsyn av fartygets säkerhetsorganisation (SMC) tidigare ingått i årsavgiften för E-fartyg är det ytterligare en avgiftshöjning som inte är konsekvensbeskriven, om detta inte längre ingår i årsavgiften. Man kanske ska tolka det som att det fortsatt inte gäller E-fartygen. Det bör i så fall förtydligas.</p> <p>Med tanke på att egenkontroll nu är införd och endast riskbaserad tillsyn ska ersätta tidigare periodiska tillsynen måste det vara rimligt att rationalisera ordentligt på myndighetens tillsynsavdelning. Man kan inte fortsätta att avhända sig tillsynsuppgifter samtidigt som man fortsätter att öka kostnaderna för redaren.</p> <p>En viktig del av hela projektet nationella regler med egenkontroll var att bottenbesiktning skulle kunna delegeras till fristående konsulter. TS har fortfarande inte ändrat i tillsynsföreskriften för att möjliggöra delegering av ex. bottenbesiktning. Enligt uppgifter beror detta på intern kritik från personalen! Det känns mycket märkligt</p>	<p>Tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation och fartygets säkerhetsorganisation</p> <p>Den förändring som vi föreslår har inget samband med införandet av nationella föreskrifter, egenkontroll eller de ändringar som genomförts till följd av detta utan handlar om att vi under en längre tid inte haft täckning för våra kostnader vilket gör att justering av avgifterna är nödvändig.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>om detta ska hindra en av grundförutsättningarna för delegerad tillsyn och hela systemskiftet i regelverket.</p> <p>SR, dess medlemmar och konsulter har vid flera möten försökt förstå hur man ska hantera nybyggnadsmöten och ritningsgodkännande etc. Vad vill TS ha in i form av dokument och vad ska granskas, stämplas och godkännas och till vilken kostnad? TS måste beskriva processen och kraven för detta så att det går att kostnadsberäkna nybyggnation och större ombyggnader. Det kan inte vara upp till enskilda inspektörer att bestämma omfattningen och därigenom kostnaderna.</p> <p>Granskning av stabilitetshandlingar är också ett område som måste styras upp. Nu kommer det olika besked från TS om handlingarna ska granskas, godkännas eller om uppgifter endast ska skickas in för information.</p> <p>Avseende förslaget till ändring av avgifter kan vi konstatera att någon utvärdering av hur den tidigare förändringen slagit ut inte är presenterad eller analyserad. Ingen prognos för tillsyn är presenterad för 2018 och ingen budget för 2019.</p> <p>TS "konsekvensbeskrivning" inskränker sig till att konstatera att avgifterna inte täcker myndighetens kostnader och att man därför avser att höja avgifterna. Hur mycket underskott man har från tillsynsaktiviteter är inte redovisat, inte heller orsaken därtill förutom att en del utgörs av restid.</p> <p>Är kostnaderna rensade från engångskostnader för implementering av nya regelverket och internutbildningar etc.? Hur resultatet påverkas när ca 5 000 nya fartyg kommer in i systemet 2019 och debiteras är inte redovisat i någon konsekvensanalys.</p> <p>Sammanfattning</p> <p>Återigen har vi mottagit ett föreskriftsförslag angående avgifter utan relevanta underlag eller analyser som grund till en seriös utvärdering och konsekvensanalys. Trots möten med TS så fortsätter man sina avgiftshöjningar utan att vi kan se att något från möten och diskussioner avspeglas i föreskriftsförslagen. Någon återkoppling från utfall av tillsynskostnader eller andra underlag har vi inte fått ta del av. TS hävdar att en stor del av tillsynen utgörs av restid vilket innebär att kostnaderna för tillsyn av</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>säkerhetsorganisationen ökas med 2 800 kr. Vi har inte fått ta del av några underlag avseende arbetstid och restid för inspektörerna för resp. fartygsgrupp. Det är uppgifter som måste vara mycket enkelt att ta fram om inspektörerna redovisar arbetstid, restid och art på korrekt sätt och på rätt fartygskategori.</p> <p>SR delar TS syn på att brukaren ska betala efter nyttjande. SR menar i linje med denna princip att fasta avgifter så långt som möjligt ska undvikas så det lönar sig bättre att ha bra kontroll på sin verksamhet.</p> <p>TS hävdar att nuvarande avgifter inte täcker kostnaderna. Det är fullständigt orimligt att TS helt utan att redovisa utfall för tillsyn bara höjer avgifter.</p> <p>Skärgårdsredarnas förslag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sänkning av årliga tillsynsavgiften för passagerarfartyg A-C så att redarna får lägre totalkostnader för tillsyn än innan nya nationella reglerna trädde ikraft. • TS avgiftsuttag sänks i proportion till redarnas ökade kostnader för exempelvis egenkontroll och utökade dokumentationskrav etc. • Avgift för försäkringscertifikat sänks vid årlig förnyelse av certifikatet. Att det kostar 2 500 kr första året kan kanske vara rimligt om man har en avsevärt lägre kostnad följande år då uppgifterna finns i systemen och endast ska dateras upp. • TS bör redovisa vilka interna kostnadsbesparingar man har gjort och har för avsikt att göra i samband med minskat tillsynsuppdrag. • Delegering av vissa tillsynsuppgifter såsom ex. bottenbesiktning måste vara klart innan beslut om nya avgifter tas. • TS måste avvakta med att höja avgifterna tills en ordentlig utvärdering är gjord för 2018 och en prognos är fastställd för 2019 och relevanta underlag presenterats. 	
Branschföreningen Tågoperatörerna		<p>Inledning</p> <p>Transportstyrelsen har under de senaste åren återkommande remitterat förslag till förändringar i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter. Såvitt avser järnvägsområdet</p>	<p>Förslag på avgiftsförändringar från 2019</p> <p>Eftersom denna remiss rör förslag till ändrade avgifter från den 1 januari 2019 kommenterar vi</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>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>I remissrundan för Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter inför 2017 var Tågoperatörerna och flera medlemsföretag mycket kritiska till de föreslagna höjningarna av Transportstyrelsens avgifter som då uppgick till mellan cirka 30 och 100 procent.</p> <p>Transportstyrelsens förslag till avgiftsföreskrifter inför 2018 innebar i stället för järnvägsområdet sänkningar till följd av att Transportstyrelsen, i enlighet med regleringsbrevet, avskrivit underskott för järnvägsverksamheten med drygt 44 mkr. Det innebar inga avgiftshöjningar för 2018 och till och med i vissa fall avgiftssänkningar. Inför 2019 ändras inga avgifter för järnvägsverksamheten.</p> <p>Vi konstaterar dock 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 fr o m årsskiftet alltså en prioritering av klimatagendan som får antas innebära att överflyttning av</p>	<p>bara de synpunkter som har med förslagen att göra.</p> <p>När det gäller våra principer är de oförändrade och mera om dessa och finansieringen finns att läsa på transportstyrelsen.se/avgifter.</p> <p>Fjärde järnvägspaketet</p> <p>Vi jobbar i nuläget med att identifiera samtliga förändringar som är kopplade just till avgifterna och fjärde järnvägspaketet. När vi får en bättre bild av de kommande förändringarna kommer vi att bjuda in branschen inom ramen för näringslivsträffar för att diskutera effekter av fjärde järnvägspaketet.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>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 även påtalat att det saknas en samlad konsekvensanalys av förslagen. Vi noterar en successivt höjd ambitionsnivå i konsekvensbeskrivningarna och detta viktiga arbete bör fortsätta.</p> <p>Med hänsyn till järnvägsbranschens ovan angivna utmaningar och i ett läge där flera av järnvägsföretagen företer underskott år efter år bör konsekvensutredningar gå på djupet av marginaleffekter av eventuella föreslagna avgiftshöjningar.</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 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>I Transportstyrelsens förslag för järnvägen är avgifterna kalenderårsbaserade. Tågoperatörer som inträder på marknaden i och med tidtabellsskiftet i december kommer då att få betala en årsavgift avseende tillsyn för mindre än en kalendermånads trafik samt en ansökningsavgift. Detta utgör ett onödigt högt inträdeshinder för att bedriva tågtrafik i Sverige.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Internationella perspektiv</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.</p> <p>Järnvägen är föremål för en omfattande EU-reglering som ställer stora och kostnadsdrivande krav på järnvägsföretagen. I dessa ingår f n krav på att alla delsystem för fordon ska vara verifierade av ett auktoriserat organ och godkännas av Transportstyrelsen, motsvarande myndighet i annat europeiskt land eller både och. Det finns idag inget som tyder på att mängden regler från EU kommer att minska eller att det sker en övergång till regler som i första hand ställer funktionskrav.</p> <p>Under våren 2016 klubbades – efter många års förhandlingar – EUs fjärde järnvägspaket. Bland annat innebär det fjärde järnvägspaketet att verksamhet och beslutsfattande av myndigheter inom järnvägsområdet kommer successivt att flyttas över till EU-nivån, där avgifter kommer att tas ut. I Transportstyrelsens promemoria av den 4 juni 2018 konstateras att på grund av de kommande förändringar som fjärde järnvägspaketet innebär ändras inte avgifterna för tillsyn av järnvägsföretag. Det är dock av yttersta vikt att de kommande avgifterna till europeiska järnvägsbyrån inte ytterligare höjer kostnadsbilden för fordonsgodkännande och säkerhetstillstånd utan är samordnade med Transportstyrelsens avgiftsuttag.</p> <p>Vi ser fram emot att Transportstyrelsen återkommer med en bedömning av konsekvenser för avgifterna på järnvägsområdet som inom kort kommer att uppstå som en följd av genomförandet av EUs fjärde järnvägspaket. Förändringen bör hanteras samlat i detta skede och vara beroende av Transportstyrelsens långsiktiga planering.</p> <p>Transportstyrelsens verksamhet: myndighetsutövning och incitament</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<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>	
Svensk Sjöfart		<p>Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Möjligheten för delegering innebär stora förändringar både för Transportstyrelsens (TS) och svensk rederinäring. Förändringen är positiv och vi ser nu ett ökat intresse att flagga svenskt. I samband med ökad delegering, förändras TS roll (underlag till avgifter) mer till att utöva systemkontroll medan klassbolagen har den tekniska kontrollen.</p> <p>De synpunkter som medlemmar i FSS framfört i samband med denna remiss, gäller främst en önskan om ökad förståelse och tydlighet i vad TS avgifter består av.</p> <p>FSS uppskattar den kontinuerliga dialogen med TS, bl.a. avseende avgifter. Genom sådant dialogmöte våren 2018 var innehållet i denna remiss till stora delar känd och FS har inget i övrigt att framföra.</p>	<p>Dialog</p> <p>Det gläder oss att våra dialoger om avgifter har varit till nytta. Om ni är intresserade kan vi även anordna eller delta i en särskild informationsträff, där även medlemmar kan delta och vi kan klargöra eventuella frågor kring finansiering eller avgifter.</p>