

**Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter****Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut**

I ett inledande stycke samlar vi de generella synpunkter som har kommit in på Transportstyrelsens remiss av nya avgifter. Svar på mer specifika frågor finns i anslutning till den aktuella frågan.

**Finansiering av Transportstyrelsens verksamhet**

Transportstyrelsen får besluta om avgifter men pengarna går in i statskassan. Regering och riksdag bestämmer sedan hur pengarna ska fördelas i samhället. Vi disponerar alltså inte över de intäkter som vi tar in, utan tilldelas istället ett anslag varje år, även för den del av verksamheten som är avgiftsbelagd. Det innebär att hela Transportstyrelsens verksamhet finansieras med ett årligt anslag. För tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning har vi krav på att ta in intäkter som motsvarar våra kostnader. Höjda avgifter innebär därmed inte att Transportstyrelsen får mer pengar till verksamheten, och det finns därför inget sådant motiv bakom de avgiftsjusteringar vi gör. Tvärtom, har vi hela tiden krav på att effektivisera verksamheten då vårt anslag inte räknas upp i samma takt som prisförändringar.

Som vi tidigare har svarat förstår vi önskemålet att hela Transportstyrelsens verksamhet bör finansieras med skattemedel. Detta är dock inget Transportstyrelsen själv har beslutat om, utan är ett beslut som regering och riksdag har fattat.

**Koordinerad avgiftsstrategi med andra myndigheter**

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. Det innebär att vi inte kan anpassa våra avgifter till följd av avgifter inom andra transportmyndigheter. Våra avgifter ska motsvara de kostnader som vi har för den aktuella verksamheten.

**Avgiftsförändringar, effektiviseringar och digitalisering**

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att effektivisera verksamheten. Det krävs också för att inrymma både befintlig och ny verksamhet, då våra anslag inte räknas upp i samma takt som prisomräkningar, eller när vi tillförs nya uppgifter. Digitalisering och automatisering är områden som vi arbetar med för att effektivisera verksamheten. Inom exempelvis körkortsområdet har vi en hög andel av autohandlagda ärenden och ett annat exempel på hög automatiseringsgrad är handläggning av ägarbyte för fordon på väg.

Vi överväger alltid möjligheten att minska kostnaderna istället för att behöva höja avgifterna.

Trots effektiviseringar kan exempelvis ändrade regler innebära att vi behöver lägga ner mer tid. Det kan också vara så att våra avgifter under en tid har varit alltför låga, vilket gör att vi behöver höja avgifterna.

**Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut****Avgiftshöjningar när transportbranschen har varit ekonomiskt utsatt och hantering av upparbetade obalanser.**

Transportstyrelsens beslutade finansieringsform innebär att Transportstyrelsen ska finansieras genom avgifter. Avgifterna ska uppnå självkostnadstäckning och eventuella upparbetade ackumulerade resultat ska balanseras. Myndigheten har inte mandat att på egen hand frångå dessa finansieringsprinciper.

Transportstyrelsen är medveten om den ekonomiskt ansträngda situation som delar av transportbranschen har befunnit sig i. Med anledning av denna situation har också Transportstyrelsen efter dialog med regeringen fått medgivande om att balansera det ackumulerade resultatet över en längre tidsperiod än vad som normalt är brukligt. Regeringen fattade beslut om att myndighetens avgifter inom sjöfart, luftfart och vägtrafik ska vara balanserade senast till 2028, i stället för att som normalt balansera resultaten över en treårsperiod. Att inte genomföra några avgiftshöjningar till 2024 skulle medföra att ännu större underskott ackumuleras, och då med konsekvensen att avgiftshöjningarna under kommande år blir ännu större.

**Antalet avgifter**

Eftersom vår verksamhet skiljer sig åt i omfattning och kostnad har vi en mängd olika avgifter. Vi ser kontinuerligt över våra avgifter och har slagit ihop vissa avgifter där vi ser att det är samma avgiftsbetalare. Eftersom avgifterna ska spegla de kostnader vi har inom respektive område, ser vi dock att vi behöver ha olika avgifter för olika verksamheter, så att en avgiftsbetalare inte betalar för en annan verksamhet.

**Konsekvensanalys i samband med avgiftsförändringar**

De föreskrifter som reglerar avgifter har 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. Vi beskriver dock (på ett övergripande sätt) vilka förändringar som vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs.

**Detaljerad beskrivning av avgifter och kostnadsfördelning**

I beskrivningen av avgiftsförändringar redogör vi inledningsvis för de totala avgiftsförändringarna som föreslås inom respektive trafikslag. 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.

Fördelningen mellan olika typer av kostnader varierar i vår verksamhet. I vissa fall har vi nästan bara kostnader i form av tid och delar av de gemensamma kostnaderna, medan vi inom andra områden har en stor del it-kostnader och enbart en liten del arbetad tid. Det beror på att olika ärenden hanteras på olika sätt – alltifrån helt automatisk handläggning och beslut till helt manuell hantering. Det gör att det inte går att beskriva kostnadsfördelningen på ett heltäckande sätt. Eftersom Transportstyrelsen har en mängd olika typer av ärenden med olika avgifter, kan vi inte visa hur kostnaderna fördelas för vart och ett av dem. Om vi ska ta fram ekonomiska tabeller för varje enskilt område och varje enskild avgift skulle avgiftsarbetet bli en väldigt omfattande och kostsam process.

Gemensamt för de flesta av våra avgifter är ändå att de består av:

- Personalkostnader i form av lön, sociala avgifter, resor etc. som är knutet till ärendet.
- It-kostnader – vår verksamhet kräver avancerade it-system och för många av våra verksamheter sker en stor del av ärendehandläggningen direkt i it-systemet.

**Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut**

- Övriga kostnader – kostnader för sådant vi köper in från våra leverantörer (materialkostnader, portokostnader etc.).
- Gemensamma kostnader – kostnader som inte är kopplade direkt till ett ärende eller en verksamhet, men som fördelas ut genom tidskrivningen. Exempelvis ekonomi- juridik och personalfunktioner samt diarie- och arkivhantering.

Vi genomför årligen träffar med branschföreträdare för att diskutera våra avgifter. På dessa informerar vi i så stor utsträckning som möjligt om kommande avgiftsförändringar, och fångar in branschföreträdarnas syn på våra avgifter. Vi ser dessa träffar som värdefulla för att ha en bra dialog med branschen. Vi är glada över att några av er lyfter träffarna som positiva och meningsfulla.

**Samma finansieringsprinciper för alla trafikslag**

Transportstyrelsens avgifter beräknas enligt samma grundläggande principer. Detta innebär dock inte att avgiften blir lika stor för verksamhet inom olika trafikslag. Till exempel volymer, regelverk och krav på IT-stöd varierar i stor utsträckning mellan trafikslagen. Vilket medför att kostnaderna, och framförallt kostnaderna per ärende, i stor utsträckning skiljer sig åt mellan olika trafikslag, och därmed att också avgifterna skiljer sig åt.

**Internationell jämförelse**

Vi har beslutat att internationella jämförelser inte ska inkluderas i remitteringen av avgiftsföreskriften. Avgifter i andra länder är inte alltid konstruerade på samma sätt som i Sverige, vilket gör att internationella jämförelser ofta blir missvisande.

Ytterligare en anledning till att avstå från internationella jämförelser är principen om krav på full kostnadstäckning. Våra avgifter ska täcka våra kostnader, vilket gör att den information som vi skulle kunna få fram ändå inte kan utgöra underlag att justera våra avgiftsnivåer.

**Timtaxa**

I den löpande timtaxan som Transportstyrelsen 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 it-stöd eller ekonomi- juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende, men som i vissa fall är krav vi har som statlig myndighet och i andra fall krävs för att vår verksamhet ska fungera. Exempelvis har vi som statlig myndighet krav på en omfattande diarie- och arkivhantering för att säkerställa att våra handlingar hanteras på rätt sätt. Något motsvarande krav finns inte för privata aktörer. I avgiften ingår också vanligtvis 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 området. Nuvarande timtaxa på 1 400 kr/timme infördes 2011 och har inte ändrats sen dess. Med anledning av upparbetade underskott samt ökade kostnader sedan införandet av timtaxan, är förslaget att höja timtaxan till 1 700 kr/timme.

Vår verksamhet sträcker sig över fyra olika trafikslag och kräver specialister inom olika områden.

**Fast avgift eller avgift vid utfört arbete**

Vi menar att nyttan av exempelvis den tillsyn vi utför tillfaller hela kollektivet, vilket gör att vi i många fall har en fast årsavgift för tillsyn. Det innebär också att avgifterna blir förutsägbara för

**Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut**

den som ska betala, något som branschen har lyft som positivt. I annat fall skulle avgifterna bli väldigt mycket högre för de aktörer där vi utför tillsyn ett aktuellt år. När vi beräknar våra avgifter gör vi en bedömning av tidsåtgång och har i många fall olika avgiftsnivåer för olika kategorier av brukare som baseras på den tidsåtgång vi beräknar för respektive kategori.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund	-	-
Svenska Insjöfiskarens Centralförbund SIC	<p>Svenska Insjöfiskarens Centralförbund SIC är en intresseförening för yrkesfiske i sötvatten. Vi organiserar 165 yrkesfiskare i 5 sjöförbund som bedriver fiske i ett drygt dussin sjöar.</p> <p>Svenska Insjöfiskarens Centralförbund är tillfreds med att beredas möjlighet att uttala sig om Transportstyrelsens ändrade taxor.</p> <p>Emellertid är det en ganska besvärlig uppgift att försöka sätta sig in i de kostnader Transportstyrelsen faktiskt har för insjöfiskets små båtar. Eller, för den delen, varför Transportstyrelsen inte kan anpassa sina kostnader efter den ökade kostnadsmassan på samma sätt som övriga Sverige måste göra.</p> <p>Med det sagt så har vi ingen synpunkt på höjningen under 7.2.3. Vi har heller inga synpunkter på något annat i underlaget då det inte berör våra medlemmars verksamhet.</p>	
Svenska Ballongfederationen	<p>Svenska Ballongfederationen lämnar härmed följande svar till Transportstyrelsens förslag till förändringar i föreskriften om avgifter (TSFS 2016:105):</p> <p>I 11 kap finns en avgift för avregistrering av luftfartyg om 5000:-. Denna är inte föremål för ändring i ert förslag.</p>	<p><b>Avregistrering från luftfartygsregistret</b></p> <p>Vi har utvärderat möjligheten att sänka avgiften för avregistrering och det har inte varit möjligt att förändra den avgiften. Vi har dock ändrat avgifterna för innehavarändring och äganderättsändring för bland annat</p>

	<p>Vi anser att denna avgift försvårar för avregistrering av många privata ballonger som inte längre används men ligger kvar i registret pga av den relativt höga kostnaden att avregistrera. Vi anser därför att avregistreringen ska tas bort eller sänkas avsevärt, t.ex till avgiften för den årliga registerhållningen. Detta skulle främja en sund registerhållning där enbart de luftfartyg som används, eller förväntas användas inom rimlig framtid, finns med.</p> <p>Vi har tidigare lämnat samma kommentar och fick då till svar att detta skulle beaktas i kommande avgiftsförändringar. Det finns dock inte med i årets förslag.</p>	<p>ballonger. Vi kommer även i framtiden att beakta denna synpunkt vid översynen av avgifterna.</p>
<p>Sveriges MotorCyklister, SMC</p>	<p>Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara Transportstyrelsens förslag till förändrade avgifter från och med 1 januari 2024. SMC vill bidra med följande kommentar.</p> <p><b>Avgiftshöjning för ansökan om förarutbildning och förarprovning.</b></p> <p>SMC har inget att invända mot att avgifter tas ut för tillsyn av trafikskolor, andra utbildare på området samt förarprovsverksamhet. Det är mycket viktigt för att upprätthålla en hög kvalitet på såväl utbildning som förarprov.</p> <p>Dock vill SMC lyfta aspekten att de sammanlagda avgifterna för ansökan om ett tillstånd att driva en trafikskola innebär en höjning med 29,4 procent om man vill starta en trafikskola som erbjuder undervisning för bilar samt mopeder och motorcykel (introduktion, utbildning samt risk 1 &amp; 2). Enligt förslaget ökar avgifterna från 65 300 SEK till 84 500 SEK vilket innebär krav på ett högre startkapital för den enskilde entreprenören som vill starta en verksamhet. Från 2022 till 2023 höjde Transportstyrelsen de sammanlagda avgifterna med 13 procent för ansökan om tillstånd att driva en trafikskola. I och med de föreslagna avgifterna för 2024 innebär det en sammanlagd höjning från 2022 till 2024 med dryga <u>47 procent!</u></p> <p>Det råder brist på trafikskolor för bil, moped och motorcykel i flera delar av Sverige. En höjning på 29 procent för 2024 underlättar inte tillgången till förarutbildning i glesbygd och växande tätorter. Dessutom innebär denna avgiftshöjning ökade kostnader för eleverna eftersom trafikskolorna kommer att överföra kostnaderna på lektionspris och annat.</p> <p>Tillgängligheten till en trafikskola kan därmed begränsas ytterligare och det blir sannolikt dyrare att ta körkort, vilket står i kontrast till regeringens tydliga mål och satsningar på ett hållbart Sverige där man ska kunna leva, utvecklas, verka och förverkliga sina drömmar, oavsett var man bor.</p>	<p><b>Synpunkt på avgiftshöjningens storlek inom förarutbildning</b></p> <p>Transportstyrelsen har under en tid tillbaks tagit ut för låga avgifter i förhållande till våra årliga kostnader, vilket har lett till stora underskott inom denna verksamhet.</p> <p>Genom höjningarna strävar vi efter att gå mot full kostnadstäckning. Men det kommer sannolikt krävas fortsatta höjningar under flera års tid för att börja nå full kostnadstäckning. Under tiden ser vi löpande över våra kostnader. Hur det stora underskottet ska tas om hand utreds fortfarande.</p>

	<p><b>Undantag från föreskrifter om förarutbildning och förarprovning</b></p> <p>Från och med den 1 december 2021 får en privat handledare endast ha högst fem elever samtidigt. Ett handledarskap gäller fem år oavsett om eleven har tagit sitt körkort under den gällande femårsperioden och det finns i dagsläget ingen möjlighet att ta bort eleven från ens egen handledarprofil hos Transportstyrelsen. För den som har fem elever under en femårsperiod krävs det en ansökan om undantag från föreskrifter om förarutbildning samt att medborgaren åläggs en avgift på 2 900 SEK. Om den som vill bli handledare redan har fem elever registrerade till sig blir den föreslagna höjningen på 17 procent till 3 400 SEK därmed även ett ekonomiskt hinder för den enskilde medborgare som vill ställa upp som privat handledare för makar, sambor, barn och vänner. SMC konstaterar att höjningen av avgiften från 2022 till 2024 därmed blir 30 procent, en orimlig kostnad som inte skulle behöva existera om Transportstyrelsen följde GDPR och rätten till radering (om uppgifterna inte längre behövs för de ändamål som de samlades in för ska de raderas, se nästa kommentar).</p> <p><b>Gamla handledarskap och GDPR</b></p> <p>SMC ställer sig frågande till om det är förenligt med GDPR att Transportstyrelsen fortsatt lagrar registrerade handledarskap från före 2012 samt registrerade handledares elever som redan har klarat körkortet. Lagringsminimering är en av dataskyddsprinciperna och handlar om att personuppgifter endast får behandlas så länge de behövs för ändamålet. Inom offentlig verksamhet innebär lagringsminimering att det finns ordning och reda bland myndighetens information, att information rensas, arkiveras och gallras. SMC anser att detta inte är fallet då det gäller privata handledare.</p> <p><b>Automatisering och e-tjänster</b></p> <p>Transportstyrelsen har som ambition att kontinuerligt arbeta med att förbättra processer och arbetssätt genom automatisering och e-tjänster. Produktivitet och effektivitet är viktiga utgångspunkter i e-förvaltningen. Det är viktigt att effektiviseringsprocessen resulterar i avgiftssänkningar och förbättrad service för medborgarna.</p>	<p><b>GDPR och rätten att bli raderad</b></p> <p>Transportstyrelsen bevakar ständigt hur vi ska göra vår verksamhet så effektiv som möjligt för medborgare och körkortstagare. Vi har tittat på frågan om radering och ser inte att vi kan göra något annorlunda här.</p> <p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
Swedac	-	-
JO Riksdagens ombudsmän	-	-

MRF, Motorbranchens Riksförbund	-	-
Riksförbundet M Sverige	<p>Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.</p> <p>M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.</p> <p>M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.</p> <p><b>Riksförbundet M Sveriges synpunkter</b></p> <p>Transportstyrelsen föreslår avgiftshöjningar för en lång rad tillstånd som behövs för att bedriva förarutbildning liksom tillsyn av utbildningsorganisationer. Detta kommer att göra det dyrare att bedriva, och i förlängningen, genomgå förarutbildning. Därtill höjs en rad ansökans- och tillsynsavgifter för person- och yrkestrafik. Sammantaget ökar avgiftsuttaget för vägtrafiken med 9 procent. Transportstyrelsen gör även en, ur tillsynsobjektens perspektiv, betydande höjning av den löpande timtaxan för alla trafikslag, från 1 400 till 1 700 kronor.</p> <p>Avgiftshöjningar i sig är inget anmärkningsvärt, med tanke på ökat pris- och löneläge, och är inte sällan befogade. Däremot finns anledning att ifrågasätta avgiftshöjningarna mot bakgrund av de av Transportstyrelsen framförda principerna för avgifter och myndighetens oförmåga att leva upp till dessa.</p> <p>Som Riksrevisionen konstaterat i sin nyligen genomförda granskning RiR 2022:24 Transportstyrelsens tillsyn så tar Transportstyrelsen redan in betydligt mer avgifter än vad verksamheten kostar att bedriva. Transportstyrelsen har över tid tagit in 78 miljoner kronor mer</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Storlek på avgiftsuttag, principer om kostnadstäckning samt motprestation</b></p> <p>Avgifterna som tas in ska täcka både upparbetade resultat och våra årliga kostnader. I händelse av att</p>

	<p>i avgifter för tillsynen än vad tillsynen har kostat och överskottet ligger huvudsakligen inom vägtrafiken och järnvägen.</p> <p>Transportstyrelsen har underförbrukat anslaget från tillsynsavgifter under 2019–2022, vilket innebär att myndigheten i fråga redan tar in mer pengar i avgifter än vad den haft i kostnader. Riksrevisionen konstaterar i granskningen att det för vägtrafik och järnväg saknats ekonomiska hinder för att bedriva mer tillsyn. Tillsynsobjekten har redan betalat och det har funnits utrymme i anslaget för mer tillsyn, ändå har tillsyn inte levererats.</p> <p>Transportstyrelsen framför principen om kostnadstäckning som vägledande för sitt avgiftsuttag. Därför bör Transportstyrelsen uppvisa att de kan leverera den tillsyn och tillståndsgivning de redan samlar in avgifter för innan höjning av avgifterna kan komma på fråga. Annars blir effekten endast ytterligare ekonomisk belastning på tillsyns- och tillståndsobjekten utan motsvarande prestationsstegring från myndighetens sida.</p> <p>Den andra principen för avgiftsuttaget som Transportstyrelsen hänvisar till, krav på motprestation, har myndigheten också betydande svårigheter att leva upp till i praktiken. Transportstyrelsen har, som ovan nämnts, i årtal gjort stora avgiftsuttag utan att leverera motsvarande tillsyn. Detta skapar trovärdighetsproblem för myndigheten och innebär ett principiellt brott mot den överenskommelse som innebär att tillsynsobjekt också ska få genomförd den tjänst de betalat för. Att ta betalt för en produkt utan att leverera den hade ej accepterats i annan samhällssfär och tillvägagångssättet bör ej heller tillåtas fortskrida inom Transportstyrelsen.</p> <p>Transportstyrelsens tillstånds- och tillsynsverksamhet har uppmärksammats också för en rad andra problem, såsom brist på kvantifierade mål och mätetal, avsaknad av behovsanalys, brist på effektmätningar, brist på prioritering och riskbedömning samt utebliven återrapportering av resultatet för tillsynen.</p> <p>Innan Transportstyrelsen kunnat redovisa att de genomfört åtgärder för att komma till rätta med den svaga motprestationen i förhållande till dagens avgiftsuttag liksom de av Riksrevisionen påtalade primära bristerna i verksamheten är ytterligare avgiftshöjningar olämpliga.</p>	<p>Transportstyrelsen tagit in för mycket i avgift uppstår ett överskott som ska återföras under några år, exempelvis genom sänkta avgifter. Ett överskott kan också minskas genom bibehållna avgiftsnivåer om Transportstyrelsen får ökade kostnader, exempelvis genom förstärkt tillsyn. Inom vissa områden har Transportstyrelsens tillsynsverksamheter byggt upp överskott och i andra underskott.</p>
--	---	--



	<p>Riksförbundet M Sverige avstyrker därför förslaget till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter.</p> <p>Riksförbundet M Sverige anser dessutom att Transportstyrelsen i högre grad bör fokusera på serviceinriktad myndighetsutövning, effektivisering genom digitalisering, förbättrad målstyrning av tillstånds- och tillståndsverksamheten med närmare koppling till Nollvisionen och att införa efterhandsdebitering i delar av tillsynen för att stärka relationen mellan avgift och tillsyn.</p>	<p><b>Efterhandsdebitering vid tillsyn</b></p> <p>Vi bedömer att modellen med förskottsdebitering i form av årsavgift vid tillsyn har fördelar som överväger nackdelarna. Bland annat är avgiften förutsägbar. Vi använder oss av efterhandsdebitering inom några områden vid tillsyn.</p>
Sveriges kommuner och regioner (SKR)	-	-
Swedtrain	-	-
OSS – Organisationen Sveriges Servicestationer	<p>Med anledning av rubricerat förslag avger härmed Organisationen Sveriges Servicestationer (OSS) följande yttrande. Organisationen Sveriges Servicestationer (OSS) bildades 1934, består av 800 medlemmar och organiserar de av landets servicestationsinnehavare som är fria företagare. Våra medlemmar företräder vi i deras tre roller som arbetsgivare, som branschverksamma och som franchisetagare till drivmedelsbolagen.</p> <p><b>Allmänt om bensinstationer i Sverige</b></p> <p>Majoriteten av landets bemannade servicestationer (ca 800 av landets 1200) drivs av småföretagare, oftast i form av ett franchiseavtal med ett drivmedelsbolag. Dessa företagare ska dels följa svenska lagar och regler, dels de direktiv och instruktioner som franchisegivaren utger. Större servicestationer som drivs av företagare säljer runt 8-12 MKR i butik och cirka 2-4 miljoner liter blöta drivmedel. Mindre anläggningar i glesbygd säljer vanligen hälften av ovan angivna volymer. De flesta servicestationer sysselsätter mellan 3 till 10 heltidstjänster beroende på storlek, öppettider och geografisk placering.</p> <p><b>En bransch reglerad av många lagar och regler</b></p> <p>Drivmedelsbranschen är utsatt för hård konkurrens och låg lönsamhet. Till detta ska en servicestationsinnehavare iaktta och följa mängder med lagar och förordningar. Förutom att hantera brandfarliga varor och driva miljöfarlig verksamhet, så ska våra medlemmar också iaktta</p>	

	<p>regler för mathantering, butiksverksamhet, uthyrning av fordon och personal. Denna stora mängd administration står i kontrast till branschens låga lönsamhet.</p> <p><b>Allmänt om Transportstyrelsens avgifter</b></p> <p>I avgivet förslag används begrepp såsom "En översyn av avgiftsuttaget har påvisat att full kostnadstäckning inte uppnås med nuvarande avgifter". Det saknas underlag och data för att bekräfta hur Transportstyrelsen kommit fram till hur kostnadstäckningen ska ske i de olika förslagen. Eftersom många av våra medlemmar är småföretagare med blygsam lönsamhet, än mer i glesbygden, är det viktigt och relevant att avgifterna de facto är just kostnadstäckande och inte mer. Därför bör Transportstyrelsen särskilt beräkna hur kostnadstäckning uppnås för avgifter som berör småföretagare. Exempel på sådana avgifter som berör vår bransch är:</p> <p>8.6.1 Tillsyn över återföring av bensinångor</p> <p>8.7.1 Tillsyn över krav på installationer för alternativa drivmedel</p> <p>8.8.9 Tillsyn över företag med biluthyrning</p> <p>Även mindre höjningar påverkar våra medlemmars möjligheter att bedriva sund och hållbar verksamhet och det blir särskilt viktigt att dessa avgifter är proportionerliga och inte övergår den faktiska kostnad som uppstår för myndigheten vid handläggning.</p> <p>En vanlig servicestation betalar i diverse tillsynsavgifter (alltså utöver tillståndsavgifter) ca 40 000 kr per år. Utöver den faktiska kostnaden tillkommer egen arbetstid och administration. Kostnadsmassan motsvarar ca 10 % av en genomsnittlig servicestations lönsamhet, och för mindre stationer, primärt på glesbygd hela dess vinst. Det är således av vikt att myndigheter utöver en effektiv tillsyn och att detta sker proportionerligt.</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
Sjöfartsverket	-	-

<p>Motorhistoriska riksförbundet MHRF</p>	<p>Motorhistoriska Riksförbundet. MHRF, har inga synpunkter på de föreslagna avgifterna. Vi har dock en fråga och ett generellt önskemål rörande Transportstyrelsens föreskrifter.</p> <p>I föreskrifternas 30 kap 1§ föreslås att orden ”på fordon” stryks i tabellen. Det motiveras med att det möjliggör avgiftsdebitering för andra undantag än de som rör undantag från krav på fordon. Några exempel som anges på sådana undantag är besiktningsorganen användning av viss föreskriven utrustning eller undantag som gäller teknikers kompetens med mera.</p> <p>MHRF önskar besked om vilka undantag som avses rörande teknikernas kompetens.</p> <p>Rörande undantag från krav i fordonsförordningen (2009:211) eller föreskrifter meddelade med stöd av denna vill MHRF ännu en gång påpeka att skäl till undantag och dispensavgift inte ska föreligga i de fall dagens föreskrifter inte tydligt anger, eller i de fall det helt saknas uppgift om, de faktiska krav som ställdes på fordonen när de en gång godkändes och som alljämt gäller och ska tillämpas. Sådana brister i föreskrifterna ska inte utgöra grund för krav på dispens och avgift.</p> <p>Om föreskrifterna inte ger besiktningsorganen rätt stöd när de ska besluta i enskilda ärenden är det inte heller rimligt att fordonsägaren ska belastas med merarbete, en eller flera dispensavgifter och andra följdkostnader.</p> <p>Ett exempel på sådana brister i föreskrifterna är kravet på bromsar på alla hjul på bil, något som inte krävdes på de äldsta fordonen men det framgår inte av dagens föreskrifter.</p> <p>Andra exempel rör påfyllningsöppning eller annan öppning till bränsletank för traktor som enligt föreskrifterna inte får vara placerad i förarutrymme, passagerarutrymme, bagageutrymme eller motorrum. För bil får påfyllningsöppning eller annan öppning till bränsletank inte vara placerad i förarutrymme eller i passagerarutrymme samt från 1984 eller senare årsmodell, inte heller i bagageutrymme eller motorrum. På såväl traktor som bil förekommer på äldre fordon sådana konstruktioner vilket inte beaktats i föreskrifterna.</p>	<p><b>Begäran om förtydligande gällande teknikers kompetens</b></p> <p>Det är svårt att på förhand ge exempel då varje ärende är unikt.</p> <p><b>Synpunkt på avgift för undantag för äldre fordon</b></p> <p>Hantering med undantagsprövning innebär kostnader för Transportstyrelsen som vi anser ska bäras genom en prövningsavgift av den som ansöker om undantag.</p> <p>Transportstyrelsen genomför löpande ett regelutvecklingsarbete och följer upp och bedömer kontinuerligt uppkomna regelförändringsbehov.</p>
---	---	---

	<p>Och helljus på fordon var och är inget krav på fordon före 1952. Det framgår inte av tex föreskrifterna för bil som enbart anger att bil som tagits i bruk före den 1 januari 2005, ska ha minst två helljusstrålkastare framtill.</p> <p>Rörande undantag från krav på motorfordons avgasrening i avgasreninglagen (2011:318), avgasreningförordningen (2011:345) och föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen är förhållandet detsamma som ovan beskrivet.</p> <p>Av övergångsbestämmelserna i 2011:38 anges bland annat att avgasreningsskraven i den upphävda lagen fortsatt gäller i fråga om typgodkännanden som getts före den nya lagens ikraftträdande. I dagens föreskrifter framgår inte att tex bil, 1984 och tidigare årsmodell, ska godkännas om det förekommer driftstörningar hos motorn vid värden över 4,5 volymprocent kolmonoxid. I sådana fall ska godtas det lägsta värde vid vilken sådan störning inte förekommer. I de äldre föreskrifterna TSFS 2011:40 bilaga 7 framgår det tydligt men är inget som besiktningsorganen ges kännedom om genom dagens föreskrifter.</p> <p>Sammantaget anser MHRF därför att i de fall besiktningsorganen anser att, med stöd av dagens föreskrifter eller i brist på tillgång till information om äldre regler som alljämt ska äga tillämpning, de inte kan godkänna ett fordon utan stöd av en dispens från Transportstyrelsen att den senare vid varje ansökan bör säkerställa att kravet på dispens verkligen föreligger i det enskilda fallet.</p>	
SMHI	-	-
Trafikverket	<p>Trafikverket har tagit del av Transportstyrelsens förslag till reviderade avgifter för 2024, såväl mot bakgrund av verkets ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart inbegripet att verka för att de transportpolitiska målen uppnås, som utifrån rollen som infrastrukturförvaltare och ansvaret för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.</p>	

	<p>Trafikverket har synpunkter dels vad gäller avgiftsmodellen och de föreslagna avgifterna, dels vad gäller behovet att anlita externa konsulter för tillsyn på vägområdet. Vi har även identifierat frågeställningar som rör avgifter på järnvägsområdet.</p> <p>Synpunkter och frågeställningar utvecklas nedan.</p> <p><b>Övergripande synpunkter vad gäller avgiftsmodellen och de föreslagna avgifterna</b></p> <p>Som utgångspunkt är det viktigt att Transportstyrelsens modell för avgiftsuttagen driver en effektiv verksamhet inbegripet tillsyn. Sambandet mellan de storleken på de föreslagna avgifterna och Transportstyrelsens kostnader för sin verksamhet framgår dock inte alltid av förslaget. Av remissmaterialet framgår bl.a. att den som betalar en avgift ska kunna förstå vad hen betalar för.</p> <p>Ekonomiskt kan det vidare bli tungt för framför allt företag i transportsystemet att hantera de upparbetade underskotten: synpunkter kring detta har förts fram inom i vart fall luftfartsområdet. Innan Transportstyrelsen remissbehandlar förslagen till avgifter, inbegripet vid de s.k. hearings som Transportstyrelsen årligen bjuder in till inför remitteringen, lämnas inte information i sak kring olika avgifter som skulle kunna leda till att de som ska betala avgifterna bereds möjlighet att komma med konstruktiva lösningar eller förbereda sig. Trafikverket rekommenderar att man funderar över hur man på bättre sätt kan förbereda branschaktörerna kring kommande kostnadsposter.</p> <p>Trafikverket kan sammanlagt konstatera att en engångsökning på 32 procent totalt är en mycket kraftig sådan I några fall föreslås dessutom mycket kraftiga höjningar, såsom ökningen från 0,5 mkr till 6 mkr per år i tillsynsavgifter för infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer. Denna höjning innebär en kraftigt ökad kostnad för Trafikverket.</p> <p>Slutligen konstaterar Trafikverket att det med hänsyn till den snabba utvecklingen inom transportsystemet, inbegripet behovet av klimatomställning och företeelser som elektrifiering och digitalisering inom transportsektorn, är av stor vikt att även de föreskrifter som styr Transportstyrelsens uttag av avgifter så långt som möjligt är utformade på ett sådant sätt att de inte hindrar den önskade utvecklingen.</p>	<p><b>Synpunkt på höjd tillsynsavgift för infrastrukturförvaltare</b></p> <p>Nuvarande avgiftsnivå täcker långt ifrån Transportstyrelsens årliga kostnad för tillsynen inom detta område. Att avgiften nu ligger så lågt i förhållande till kostnaderna har att göra med att Transportstyrelsen för några år sedan sänkte avgiften på grund av ett stort överskott i denna verksamhet. Avgiften skulle ha behövt höjas tidigare, men justeringar av avgifter inom järnvägsområdet har skjutits fram med anledning av det försenade införandet av fjärde järnvägspaketet.</p> <p>Transportstyrelsen har tidigare haft dialog med berörd verksamhet på Trafikverket om att avgiften kan komma att behöva höjas kraftigt.</p>
--	---	--

	<p><b>Synpunkter som rör avgifter för tillsyn på vägområdet</b></p> <p>Trafikverket noterar att den föreslagna avgiften är ett återinförande sedan avgiften för tillsyn av det vägnät som lagen omfattar togs bort den 1 januari 2018. Vi ser positivt på en fast årsavgift baserad på antal km som omfattas av lagen. I remissen saknas dock underlag på hur kostnaden 190 kr/km tagits fram eftersom den ska ge täckning för Transportstyrelsens kostnader. Vi skulle gärna se en beskrivning av hur kostnaden tagits fram: om den utgår från antal uppskattade tillsyner är det värdefullt för oss att veta. Det kan ge verket en indikation på planerad omfattning av antalet tillsyner. Varje tillsyn kräver naturligtvis en hel del arbete från Trafikverkets sida. Denna arbetsinsats är normalt större än Transportstyrelsens.</p> <p>Tillsynen kan enligt Transportstyrelsen komma att kräva kompetens som inte finns internt, till exempel vid tillsyn över vägprojekt, vilket medför ett behov av att anlita externa konsulter. Konsultkostnader ska enligt förslaget kunna debiteras vid tillsyn. Trafikverket delar inte bedömningen av behovet att anlita externa konsulter utan ställer oss tvärtom frågande till det.</p> <p>Vägsäkerhetslag, vägsäkerhetsförordning och Transportstyrelsens föreskrifter innebär att Sverige har implementerat Europaparlamentets och rådets direktiv om förvaltning av vägars säkerhet. Genom detta direktiv införs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför förfaranden för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, vägsäkerhetsinspektioner och nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar.</p> <p>Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av vägsäkerhetslagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Det är en administrativ process som innebär att kontrollera att väghållaren utför de förfaranden som anges i vägsäkerhetslagen och tillhörande föreskrifter.</p> <p>Enligt vägsäkerhetslagen ska väghållaren bl.a. för vägprojekt göra en trafiksäkerhetsanalys och utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska följa den fysiska planeringen av vägprojektet samt göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter. För befintligt vägnät ska väghållaren bl.a. göra vägsäkerhetsinspektioner samt göra och följa upp nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar. Trafiksäkerhetsgranskare ska vara oberoende och vara godkända av</p>	<p><b>Beräknad kostnad för tillsyn inom vägsäkerhet</b></p> <p>Avgiften är beräknad efter den kostnad myndigheten har för personal för det arbete som kommer att utföras.</p> <p>Avgiftssättningen är framtagen enligt samma modell som tidigare tillämpades innan avgiften togs bort för ett antal år sedan.</p>
--	--	---

	<p>Transportstyrelsen. Trafiksäkerhetsgranskning görs bl.a. mot kraven i Transportstyrelsens byggregler och kompetens om dessa finns internt på Transportstyrelsen.</p> <p>Syftet med angivna förfaranden är att öka säkerheten och tillsyn ska tillse att dessa genomförs. Någon ytterligare kompetens av t.ex. en konsult menar Trafikverket inte behövs: det är att Trafikverket har genomfört granskning som ska granskas.</p> <p><b>Frågeställningar</b> <b>Godkännande enligt järnvägstekniklagen</b> Trafikverket undrar hur en fast installation avgränsas och definieras.</p> <p><b>Ansökningsavgift för tillstånd som utbildningsanordnare och examinörer inom järnväg</b> Transportstyrelsen har tidigare av sagt sig ansvaret för att godkänna läroplaner och examinörer. Trafikverket har tagit emot många frågor ifrån lärosäten som vill starta järnvägsutbildningar som rör vad som gäller för att deras elever ska bli behöriga att arbeta i järnvägsanläggningen. Det har varit mycket oklart vad som gäller och ett initiativ till järnvägscollege har startats upp. Det behöver tydliggöras vilket mandat och ansvar Transportstyrelsen har i dessa frågor. Trafikverket undrar om den föreslagna avgiften är begränsad till vissa specifika delar av utbildningar.</p>	<p><b>Behovet av konsult</b> Transportstyrelsen delar inte Trafikverkets bedömning.</p> <p><b>Definiering och avgränsning av fast installation</b> Det definieras av den sökande och vad som anges i deras ansökan. Transportstyrelsens avsikt är att ta ut en avgift för varje prövning även om flera olika prövningar ingår i samma godkännandeärende.</p> <p><b>Fråga om ansökningsavgift för tillstånd som utbildningsanordnare och examinörer</b> Den föreslagna avgiften är inte begränsad till vissa delar av utbildningen.</p>
Mobility Sweden	<p>Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss vad gäller föreslagna förändringar av avgifter inom vägtrafikområdet. Vi var även representerade vid myndighetens branschträff i frågan den 15 juni. Sammantaget anser Mobility Sweden att Transportstyrelsens förslag till avgiftsförändringar är transparent och välmotiverat med hänsyn till att den avgiftsfinansierade verksamheten ska vara i balans till 2028.</p> <p>Vår uppfattning är att den avgiftsfinansierade delen av myndighetens arbete, i form av ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning fungerar väl. Det vore dock värdefullt med motsvarande insyn i den skattefinansierade delen av myndighetens arbete för att få en bättre förståelse för vilka förutsättningar som ligger till grund för Transportstyrelsens arbete inom</p>	<p>Synpunkter gällande regelgivningsområdet bedöms inte vara föremål för denna remiss.</p>

	<p>regelgivningsområdet. För branschen är detta en minst lika viktig del av myndighetens arbete varför det är av största intresse att finansieringen verkligen står i paritet med Transportstyrelsens uppdrag.</p>	
<p>Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation</p>	<p><b>1 Synpunkter</b> 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.</p> <p><b>1.1 3 kap. 2 §</b> Att de uttryckliga avgiftsbefrielserna har tagits bort finner förbunden olyckligt eftersom det kan leda till oklarheter vid tillämpningen. Även om museitågen inte berörs av ett visst område är det därför säkrast att de även står som avgiftsbefriade från detta område. Eftersom dessutom JHRF och MRO enligt vår punkt 1 ovan anser att tillstånd och tillsyn för en museiorganisations verksamhet inte ska avgiftsbeläggas och detta oberoende hur verksamheten organiseras föreslås att första stycket i denna paragraf omformuleras till: ”En museiorganisation är befriad från avgifter enligt 4 kap. 1–13 §§, 5 kap. 1–11, 14 §§, 7 kap. samt 8 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 4 §.”</p> <p>Det är inte Transportstyrelsen som ska bedöma kulturhistoriska värden. Därför ska följande tillföras i paragrafens sista stycke: ”Bedömning av kulturhistoriskt värde utföres av Statens Maritima och Transporhistoriska Museer, från vilka Transportstyrelsen inhämtar utlåtande.”</p> <p>Förbunden önskar fortsatt framhålla att tillsynsavgifterna för utbildningsanordnare och examinatorer slår hårt mot den i sammanhanget blygsamma verksamhet som förbundens medlemmar bedriver. Denna utbildning handlar dessutom, vad avser verksamheten med museitåg på statens spåranläggningar, endast om typutbildning av förare på museitågens fordon, inte grundutbildning till lokförare.</p> <p>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 fortsatt inga spår av den i årets beskrivning av avgiftsförändringarna.</p>	<p><b>Förslag på utvidgad avgiftsbefrielse för museiorganisationer</b> Transportstyrelsen har inte för avsikt att göra ytterligare förändring inom detta område till 2024.</p> <p><b>Fråga om utredning från 2017</b> Transportstyrelsen driver idag ingen sådan utredning.</p>



	<p><b>1.1 8 kap. 5 §</b> Förbunden noterar med tacksamhet att en avgiftsbefrielse för museiorganisationer har tillkommit avseende denna paragraf, men anser enligt första stycket punkt 1.1 att museiorganisationer ska vara undantagna från avgifterna i hela kapitlet.</p> <p><b>2 Presentation</b> När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaldat av Trafikverket, samt Järnvägsmuseet (nu en del av Statens maritima museer) som också bedriver trafik på statens spåranläggning. Vid sidan av trafiken driver även ideella föreningar ofta stationär museiverksamhet i större eller mindre omfattning.</p> <p>Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.</p> <p>Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.</p> <p><b>2.1 Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)</b> JHRF består av 32 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågtrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF. Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2019).</p> <p><b>2.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)</b> MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, d v s f n 29 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal</p> <p>För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och</li> </ul>	
--	--	--

	<p>spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet</li> <li>• Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.</li> </ul> <p><b>2.3 Transporthistoriskt Nätverk (ThN)</b> Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i Transporthistoriskt Nätverk (ThN), sektion av Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam), som samlar 11 riksorganisationer inom det rörliga och industriella kulturarvet.</p>	
<p>Transporthistoriskt Nätverk (ThN)</p>	<p><b>1 Synpunkter</b></p> <p>Transporthistoriskt Nätverk (ThN) önskar framhålla att det finns behov av (ytterligare) undantag från avgifter för historiska transportmedel. Det finns fortfarande kvar avgifter som borde avvecklas eller reduceras betydligt för rörligt kulturarv, tex avgifter för utbildningsanordnare och examinatorer inom järnvägsområdet samt ett flertal avgifter inom fartygs- och luft fartygsområdena, ThN:s allmänna syn är att tillstånd och tillsyn för rörligt kulturarv bör vara anslags- och inte avgiftsfinansierat. Dessutom finns många regler liksom tillämpningar , tillkomna för att reglera registrering och användningen av moderna transportmedel , som utöver avgifterna får synnerligen negativa och kostnadsdrivande konsekvenser för äldre, av kulturarvsskäl bevarandevärda, transportmedel - jämför citatet från Riksantikvarieämbetets rapport på nästa sida. Äldre transportmedel används företrädesvis inte i vinstdrivande syfte såsom en reguljär verksamhet, utan snarare för kostnadstäckning i en ideell sådan.</p> <p>Nätverket yrkar på att remisser avseende Transportstyrelsen avgifter framgent tillställs samtliga bransch- och riksorganisationer inom transportområdet - denna gång har remissen sänts till EAA, MHRF, MRO, JHRF och SFF men inte till övriga 6 medlemsorganisationer i ThN. I och med att remissen skickats till ThN har samtliga medlemsorganisationer dock ändå informerats om denna, men det är bättre om denna typ av remisser alltid skickas till alla organisationer inom transportområdet. ThN kan hjälpa till med kontaktuppgifter till sina medlemsorganisationer.</p> <p>Delar av föreslagna förslaget knyter avgiftsundantaget till att specifika, på något sätt registrerade, fordon ska undantas från avgifter. Inom järnvägsområdet har Transportstyrelsen</p>	<p><b>Kontaktuppgifter till fler bransch- och riksorganisationer inom transportområdet</b></p> <p>Transportstyrelsen tackar för att ni har vidaresänt remissen till era övriga medlemsorganisationer som inte vi skickade till.</p>

	<p>valt att i stället knyta undantagen till begreppet museiorganisation (TSFS 2016:105, 3 kap., 2 §), vilket kan vara ett sätt att hantera undantag, men som kan vara svårt att göra inom transportslag som har många enskilda bevarare, såsom vägfordon, båtar och flyg.</p> <p><b>2 Bakgrund</b></p> <p>ThN önskar avgiftslättnader i linje med det som Riksantikvarieämbetet föreslår i sin rapport Det rörliga kulturarvet (KU2017/00942/KL). Tyvärr har i budgetpropositionen för 2021 (Prop 2020 /21:1, Utgiftsområde 17, punkt 10.3 sista stycket) regeringen meddelat att man anser att Riksdagens tillkännagivande, som resulterade i ovanstående rapport, nu är slutbehandlat. Detta görs utan att något förslag till hänsynslagstiftning för rörligt kulturarv lagts fram. ThN finner detta beklagligt, då det i RAÄ:s rapport framhålls att:</p> <p>"Det finns därför ett behov av att i lag införa ett skydd för historiska transportmedel. Syftet med ett skydd i lag för historiska transportmedel bör vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till att historiska transportmedel fortsatt kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt bibehålls." (RAÄ rapport Det rörliga kulturarvet (KU2017/00942/KL), punkt 6.1, sid 44)</p> <p><b>3 Presentation</b></p> <p>Transporthistoriskt Nätverk, sektion inom Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd (Arbetsam) och med signatur ThN, samlar (inklusive Arbetsam själv) 11 riks- organisationer inom det rör lica kulturarv et. Nätverket bildades 2013 och fick sitt namn 2014 , men initierades genom en mötesserie som startade 2012. Organisationerna företräder ett antal områden inom det rörliga kulturarvet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vägens kulturarv - 3 organisationer (motorfordon , åkerier respektive häst- vagnar)</li> <li>• Järnvägens och spårvägens kulturarv - 2 organisationer (museitåg på egen respektive annans, oftast statens, infrastruktur)</li> <li>• Vattenvägarnas kulturarv - 3 organisationer (ång- och segelfartyg samt ång-, segel- respektive fritidsbåtar)</li> <li>• Luftfartens kulturarv - 2 organisationer (luftfartyg, flygplan och helikoptrar)</li> <li>• samt "vårdorganisationen" Arbetsam som samlar industrisamhällets kulturarv i stort.</li> </ul>	
--	---	--

	<p>Många av organisationerna är inriktade på kollektivt bevarande (i föreningsform) av kollektiva färdmedel, men andra har i stället inriktningen individuellt bevarande (enskilda personer) av individuella färdmedel. Dessa organisationer och deras individuella medlemmar (direktmedlemskap eller medlemskap via en förening tillhörande en riksorganisation) har det gemensamma att de ideellt verkar för att det rörliga kulturarvet inklusive dess tekniska dimension ska kunna såväl bevaras som användas och därmed visas upp som ett fungerande kulturarv i sin rätta kulturarvmiljö - på väg, på räls, till sjöss och i luften.</p> <p><b>Transporthistoriskt Nätverk i siffror:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th><b>Föreningar/museer</b></th> <th><b>Medlemmar</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam</td> <td>630 museer</td> <td>170 000</td> </tr> <tr> <td>Båthistoriska Riksförbundet, BHRF</td> <td>20 föreningar</td> <td>19 000</td> </tr> <tr> <td>Veteranflyggruppen EAA Sverige</td> <td>120 flygplan</td> <td>1 200</td> </tr> <tr> <td>Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF</td> <td>32 föreningar</td> <td>14 500</td> </tr> <tr> <td>Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF</td> <td>200 klubbar</td> <td>103 000</td> </tr> <tr> <td>Museibanornas Riksorganisation, MRO</td> <td>29 föreningar</td> <td>16 000</td> </tr> <tr> <td>Svensk Flyghistorisk Förening, SFF</td> <td>14 föreningar</td> <td>5 100</td> </tr> <tr> <td>Sveriges Segelfartygsförening, SSF</td> <td>72 medlemsfartyg</td> <td>14 500</td> </tr> <tr> <td>Sveriges Ångbåtsförening, SÅF</td> <td>300 ångbåtar</td> <td>15 000</td> </tr> <tr> <td>Vagnhistoriska Sällskapet, VHS</td> <td>1 förening</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS</td> <td>1 förening</td> <td>400</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td></td> <td><b>359 200</b></td> </tr> </tbody> </table>		<b>Föreningar/museer</b>	<b>Medlemmar</b>	Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	630 museer	170 000	Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	20 föreningar	19 000	Veteranflyggruppen EAA Sverige	120 flygplan	1 200	Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	32 föreningar	14 500	Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	200 klubbar	103 000	Museibanornas Riksorganisation, MRO	29 föreningar	16 000	Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	14 föreningar	5 100	Sveriges Segelfartygsförening, SSF	72 medlemsfartyg	14 500	Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000	Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	500	Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS	1 förening	400	<b>Total</b>		<b>359 200</b>	
	<b>Föreningar/museer</b>	<b>Medlemmar</b>																																							
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	630 museer	170 000																																							
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	20 föreningar	19 000																																							
Veteranflyggruppen EAA Sverige	120 flygplan	1 200																																							
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	32 föreningar	14 500																																							
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	200 klubbar	103 000																																							
Museibanornas Riksorganisation, MRO	29 föreningar	16 000																																							
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	14 föreningar	5 100																																							
Sveriges Segelfartygsförening, SSF	72 medlemsfartyg	14 500																																							
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000																																							
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	500																																							
Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS	1 förening	400																																							
<b>Total</b>		<b>359 200</b>																																							
<p>Transportföretagen</p>	<p>Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns omkring 9 200 medlemsföretag med tillsammans cirka 160 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.</p>																																								

	<p>Transportföretagen vill tacka för möjligheten att kommentera Transportstyrelsens avgiftsremiss och för de möten och dialoger om avgifterna som föregått remissen. De synpunkter Transportföretagens företrädare lämnat vid dessa tillfällen gäller fortfarande. Härmed avger Transportföretagen sitt skriftliga yttrande över remitterade förslag till förändringar i Transportstyrelsens avgifter.</p> <p><b>I. Generella kommentarer</b></p> <p><b>Transportföretagen motsätter sig höjda avgifter</b></p> <p>Transportföretagen motsätter sig höjningar av Transportstyrelsens avgifter 2024.</p> <p>Framför allt är tidpunkten för att höja avgifterna olämplig. Pandemins effekter har slagit hårt mot transportnäringen och framför allt persontransporterna är inte ännu uppe på tidigare nivåer och volymer. Ekonomin i stora delar av transportsystemet påverkas fortfarande av pandemins efterverkningar och fortfarande ligger transportföretag i rekonstruktionsförfaranden, till exempel SAS. Tillgängligheten i och till och från Sverige är ännu inte återställd och flera av våra största transportbolag kämpar för att finna en väg tillbaka till lönsamhet.</p> <p>Stora pandemiunderskott har ackumulerats i företagen och i infrastrukturfinansieringssystemen, underskott som företagen förväntas betala på sikt. Vi vet dessutom att den helt nödvändiga fossilfria omställningen kommer utsätta transportbranschens ekonomi för ännu hårdare ekonomisk press och leda till än lägre marginaler än tidigare, vilket riskerar att leda till utslagning. Dessutom skapar Ukrainakriget ökade bränsle- och energipriser, allmänna prisökningar och stigande inflation en ansträngd och mycket osäker ekonomisk situation med en sviktande köpvilja hos både företags- och privatkonsumenter vars konsekvenser just nu är svåra att överblicka.</p> <p>Transportföretagen har flera år i rad påpekat för Transportstyrelsen det olämpliga att höja sina avgifter trots effekterna av pandemin. 2021 frös myndigheten tacksamt avgifterna men redan 2022 såg vi tyvärr höjningar för många företag. Inför 2023 års avgiftsprocess försökte vi och flera andra organisationer som representerar Transportstyrelsens "kunder" påpeka det olämpliga att höja tillstånds- och tillsynsavgifterna för 2023, något som dock vilket klingade för döva öron. Nu står vi återigen inför en höjning av Transportstyrelsens avgifter.</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
--	--	---

	<p>De allmänna synpunkter på avgiftsprocessen som Transportföretagen lämnade i vårt remissvar förra året kvarstår mot denna bakgrund oförändrade:</p> <p>- <b>Konsekvensutredning.</b> Transportföretagen anser att Transportstyrelsen måste konsekvensutreda alla avgiftshöjningar och väsentliga förändringar av avgifter och avgiftssystemet. För våra medlemmar räcker det inte att hänvisa till att myndigheten inte behöver genomföra en konsultation av sina avgifter enligt andra punkten i 2 § i Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning i kombination med Avgiftsförordningen 7§ och att ESV har någon form av tillsyn över Transportstyrelsens avgifter. Vi framhåller att det enligt vår bedömning är både rimligt och viktigt att en konsekvensutredning utförs för att analysera hur avgiftshöjningarna 2024 och framåt kan komma att påverka de delar av transportnäringen som måste absorbera avgiftshöjningar.</p> <p>- <b>Avgiftssystemets långsiktiga hållbarhet.</b> Som grundprincip anser Transportföretagen att Transportstyrelsens tillstånds- och tillsynsverksamhet ska finansieras via statens budget i en mycket större grad än idag. Vidare förväntar vi oss långsiktig stabilitet i avgifts- och finansieringssystemen och en fast försäkran att Transportstyrelsen klarar av sina uppgifter på ett för transportföretagen tillräckligt effektivt sätt oavsett ekonomiskt läge. Att förlänga ”balanseringstiden” för att täcka underskott är inte ett tillräckligt bra sätt att hantera den förändrade situationen ute på transportmarknaden efter pandemin. Transportföretagen kan inte acceptera en finansieringsmodell som helt förlitar sig på företagens förmåga att betala oavsett läget i branschen och i samhället i stort. Särskilt med tanke på att transportererna är samhällsbarande måste staten dela på ansvaret och kostnaderna på ett annat sätt än idag. Transportföretagen föreslår att Transportstyrelsen nu startar en dialog med regeringen om en kommande översyn av hela myndighetens finansiering och avgiftssystemet.</p> <p>- <b>Nya uppgifter eller regler kan inte automatisk leda till högre avgifter.</b> Transportstyrelsen bör ha ambitionen att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar. När Transportstyrelsen tar fram nya regler, införlivar EU-rätt, eller när nya transportnischer växer fram, är det därför mycket viktigt att genomarbetade konsekvensanalyser tas fram inklusive en redovisning av om hur avgifter och avgiftstryck ökar och hur nya avgifter påverkar den svenska transportnäringens konkurrenskraft. Ett konkret förslag är att Transportstyrelsen inrättar ett permanent avgiftsråd med representanter från branschen för att diskutera hur nya uppgifter eller regler kan bäst absorberas och inordnas i avgiftssystemet.</p>	
--	---	--

	<p><b>II. Sektorsspecifika kommentarer</b></p> <p><b>Busstrafiken</b></p> <p>Sveriges Bussföretag delar Transportföretagens principiella uppfattning om hur myndighetens verksamhet bör finansieras, dvs. att det bör ske med anslag i stället för med avgifter. Medlemsföretagens verksamhet, som ska finansiera myndighetens kostnader, bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Med dagens skattenivåer för företagare bör en rimlig utgångspunkt vara att skatterna ska användas till nödvändig myndighetsverksamhet. Även med hänsyn till regeringens mål om regelförenkling kan det finnas skäl att ifrågasätta finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet med avgifter i stället för med skatteanslag. Ytterligare bördor för företagen i form av avgifter för dyrare verksamheten för företag som Sveriges Bussföretags medlemmar, vilka kämpar med relativt små marginaler. Detta gäller särskilt i pandemins spår, där framför allt turist- och beställningstrafiken inom bussbranschen varit mycket hårt drabbad.</p> <p>Utifrån det faktiska läget, där avgifterna ska finansiera verksamheten, anser Sveriges Bussföretag att det måste beaktas att även det som kan betraktas som marginella förändringar ur myndighetens perspektiv kan få avsevärda konsekvenser för de företag som påverkas.</p> <p>Förutom avgifterna i sig drabbas företagen av administrativa kostnader kopplat till faktureringen. Transportstyrelsen bör arbeta med faktureringen för företag i syfte att minska såväl företagets som myndighetens kostnader för hanteringen av avgiftssystemen.</p> <p><b>Landtransport</b></p> <p>Transportstyrelsens tillsyns-, tillståndsprövning och registerhållningsverksamhet är en viktig verksamhet för att säkerställa sunda konkurrensvillkor inom den yrkesmässiga trafiken. Att Transportstyrelsens kostnader för verksamheterna finansieras med avgifter är ett förhållande som inte är helt oproblematiskt. Transportföretagen anser att den borde vara anslagsfinansierad.</p> <p>Vi menar att det till exempel inte är rimligt att för taxinäringen från ett år till ett annat höja exempelvis avgiften för tillsyn över redovisningscentraler för taxitrafik från 7100 kronor för innevarande år till 12 800 kronor 2024. Transportstyrelsen motiverar det med lägre volymer. Innebär detta att avgiften sänks när volymerna ökar igen?</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Höjd avgift för tillsyn över redovisningscentraler</b></p> <p>Inom verksamheten har ett stort underskott upparbetats som behöver tas om hand med höjda avgifter.</p> <p>Det finns idag 6 redovisningscentraler för taxitrafik och vi kan inte se att det inom den närmaste framtiden kommer att tillkomma många fler. Det är ett litet kollektiv som ska stå för kostnaderna för den tillsyn på plats som utförs.</p>
--	--	---

	<p>Avsaknaden av detaljerade kostnadsredovisningar gör det svårt att i detalj kommentera förslagen till avgiftshöjningar. Är de motiverade med hänsyn till kostnadsbilden eller ej? På många ställen hänvisas till "IT-kostnader". Någon närmare precisering vad detta innebär saknas dock. Det framgår inte om intäkterna från de avgifter som den yrkesmässiga trafiken betalar in överstiger vad myndigheten sedan får tillbaka via anslag. Skulle intäkterna överstiga vad myndigheten får i anslag så finansierar avgifterna som transportsektorn betalar de facto annan statlig verksamhet. Transportföretagen hade därför gärna sett en ökad transparens och exempelvis en tydligare redovisning av de kostnadsökningar som myndigheten refererar till som argument för avgiftshöjningarna.</p> <p>Järnvägen lever under ett ständigt kostnadstryck, exemplifierat i närtid av diverse utmaningar kopplade till bland annat det nya planeringssystemet MPK. Därtill saknas i Sverige möjligheten att i Sverige utta panträtter i järnvägsfordon vilket fördyrar en förnyelse av fordonsflottan vilket drabbar icke offentligtrettsliga aktörer (med bolag).</p> <p>Under de senaste åren har många järnvägsföretag liksom också hamnar, terminaler och järnvägsspeditorer fått utstå kraftiga ekonomiska förluster och ökade kostnader till följd av ett försämrat planeringsläge och ändrade omvärldsförutsättningar. Att lägga på ytterligare kostnader, så som framkommer Transportstyrelsens förslag är inte lämpligt utan kan bli rakt kontraproduktivt under rådande förhållanden. En helhetssyn måste till.</p> <p>Därför anser vi att en konsekvensutredning bör göras gällande höjningarna inom järnvägsområdet före de föreslagna höjningarna slutligen övervägs, beslutas och genomförs. Vi saknar också synbara lättnader för SME-företag samt kostnadslättnader gällande det kapillära järnvägssystemet (till exempel industrispår).</p> <p>Med hänvisning till avsaknaden av kostnadsredovisningar anser Transportföretagen att de föreslagna avgiftshöjningarna skjuts upp.</p> <p><b>Flygtrafiken</b></p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
--	--	---



	<p>Svenska flygnärings befinner sig fortfarande i en återhämtningsfas, något som i synnerhet inrikestrafiken som fortfarande har en bra bit kvar till 2019-års nivåer. Även Transportstyrelsens egna statistik bekräftar detta liksom europeiska organisationer. Eurocontrol styrker att den svenska flygmarknaden inte hänger med återhämtnings i övriga EU länder (<a href="https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html?ectl-public">https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html?ectl-public</a>). Den svenska återhämtnings ligger på knappa 80 procent att jämföra med genomsnittet i Europa på 94 procent av 2019 års trafik. Det är väldigt tydligt att den svenska flygbranschen inte är genom krisen ännu.</p> <p>Transportföretagen Flyg (Svenska flygbranschen) hade före pandemin 100 medlemmar med ca 10000 anställda. Nu har förbundet knappt 90 företag med ca 6000 anställda. Ett av våra inrikes flygbolag kom aldrig tillbaka efter pandemin och vårt största flygbolag och tillika medlemsföretag ligger som bekant i ett rekonstruktionsförfarande i USA. Sverige har därtill förlorat många direktförbindelser med flyg till andra länder och flera av våra regionala flygplatser står fortfarande utan reguljär trafik. Kort sagt: trots positiv utveckling är det en bra bit kvar innan flyget når tidigare nivåer.</p> <p>Effekterna av pandemin och en försämrad ekonomi visar att det oftast är mindre flygbolag som har svårast att återetablera flyglinjer. Nya avgiftsökningar riskerar därför att ytterligare pressa mindre flygbolag och i nästa led deras leverantörer som till exempel flygunderhållsföretag. Därmed riskerar mindre orter att förbli utan flygtrafik och när andra påverkade företag inte klarar sig kan det snabbt leda till en utarmning av flygkompetens ute i landet. Men även de större aktörerna påverkas och med ökat ekonomiskt tryck på flygbolagen går ingen destination i dagsläget "säker".</p> <p>I remissen föreslår Transportstyrelsen avgiftshöjningar för bland annat luftfartsskydd, certifikat, flygutbildning, flygtrafiktjänster och flygoperatörer. Totalt handlar det om ett ökat avgiftsuttag med 13 %. Dessutom föreslås en ökning av den löpande timtaxan. Det är därför inte orimligt att den totala ökningen av flygets avgifter vida kommer överstiga 13 %. Detta ska läggas ovanpå 14 % avgiftshöjningar som infördes 2023.</p>	
--	--	--

	<p><b>Transportföretagen Flyg avstyrker alla förslag till höjda avgifter.</b> Flygbranschen bedöms fortfarande befinna sig i en bekymmersam situation även under 2024. Detta delvis på grund av pandemins effekter men också starkt påverkad av de övriga omständigheterna som redan beskrivits i detta yttrande.</p> <p>Fortfarande innebär pandemin restriktioner för flygbranschen att obehindrat kunna erbjuda flygresor internationellt och Ukrainakriget samt den försämrande ekonomin påverkar både trafikvägarna för luftfarten och människors lust att resa. Med anledning av detta ser vi allvarligt på att Transportstyrelsen, läget till trots, nu väljer att föreslå ett flertal avgiftshöjningar för flyget, särskilt utan att ha genomfört en grundlig konsekvensutredning.</p> <p><b>Transportföretagen Flyg avstyrker alla förslag på löpande avgifter som inte är grundligt motiverade, noggrant konsekvensutredda och förenas med tak.</b> En grundförutsättning för avgiftssystemets konstruktion är att avgifterna ska vara förutsebara för företagen. Likaså ska myndighetens finansiering vara förutsebar och stabil. Med en ökad andel löpande avgifter utan tak frångår Transportstyrelsen dessa viktiga principer. För helt nya tillstånds- eller tillsynsuppgifter är det möjligen berättigat med löpande avgift, men vår uppfattning är att löpande avgifter endast kan användas undantagsvis.</p> <p>Som vi tidigare framhållit verkar detta också vara synsättet som ESV har då man anser att "[e]n ändring från fast pris till löpande räkning (eller vice versa) är normalt att se som en väsentlig förändring".<sup>1</sup> Myndigheterna är skyldiga att notifiera alla väsentliga ändringar av avgifter till ESV. Transportföretagen vill nu att Transportstyrelsen tar tag i denna fråga, diskuterar läget med ESV och bjuder in branschen till ett möte för att diskutera principerna i avgiftssystemet.</p> <p><b>Omställningen och ny teknik måste även mötas av myndigheterna.</b> Luftfarten befinner sig just nu i en stark förändringsfas. Vi räknar med att se många nya aktörer, affärsmodeller, farkoster, infrastruktur och bränslen under de kommande åren. Experter är eniga att ökade hållbarhetskrav kommer driva på teknisk och organisatorisk utveckling. Vi tror att det kommer krävas att Transportstyrelsen får extra resurser för att omställningen till fossilfritt flyg inte ska</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p> <p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Omställning till fossilfritt flyg</b></p> <p>Enligt de principer vi har för våra avgifter betalar den som ansöker om ett tillstånd för handläggningstiden för tillståndsprövningen. Vi har i dagsläget inga definierade undantag för omställning till fossilfritt flyg som inte ska betala för handläggningen.</p>
--	---	--

<sup>1</sup> <https://www.esv.se/statlig-styrning/ekonomisk-styrning/finansiell-styrning/avgiftssamrad/>

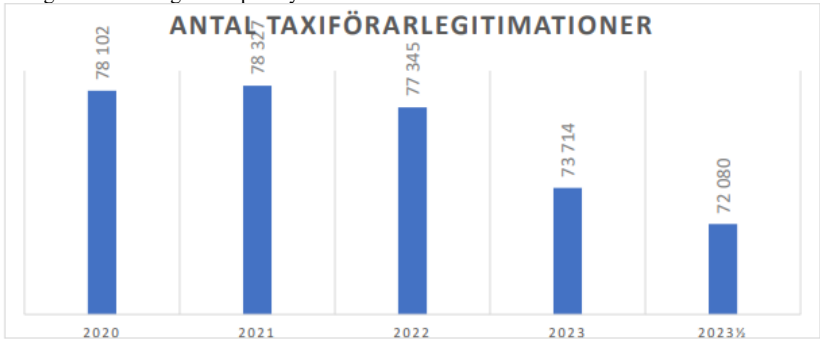
	<p>försernas. De nya teknikerna kommer att innebära nya tillstånd, nya certifikat och nya eller förändrade processer. Transportföretagen anser inte att enskilda företag som söker tillstånd till gagn för omställningen ska betala hela kostnaden för myndigheternas insatser. Den kostnaden riskerar i så fall bli ett direkt hinder för att möjliggöra företag att snabba på omställningen. Precis som tidigare ser vi inte att Transportstyrelsen tagit höjd för detta i föreliggande avgiftsförslag.</p> <p>Till totalbilden av luftfartens ekonomiska utmaningar måste även läggas kostnader på grund av flygskatten som räknas upp årligen, underskottet i GAS-systemet som flygbolagen förväntas betala om inte en lagändring sker, skärpning av EU:s handel med utsläppsätter (EU ETS), ReFuelEU Aviation, och ett återigen stigande globalt flygbränslepris.</p> <p>Transportföretagen vill framföra att det i dagsläget finns anledning för myndigheten att särskilt analysera hur höjda avgifter kommer att påverka det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.</p> <p>Sammanfattningsvis motsätter sig Transportföretagen avgiftshöjningar för flygets aktörer.</p>	
Svenska LCV-föreningen	-	-
Luftfartsverket (LFV)	<p>Luftfartsverkets ("LFV") huvuduppgifter är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart.</p> <p>Luftfartsverket (LFV) har tagit del av remissunderlag och inkommer härmed med yttrande på det förslag som Transportstyrelsen har lämnat på ändring av avgifter på luftfartsområdet rörande flygtrafiktjänst.</p> <p>För LFV innebär Transportstyrelsens förslag på tillsynsavgifter som är ute på remiss ökade kostnader för tillsyn, dock har avgifterna hållits stabila under en period och den nu föreslagna höjningen kan ses som rimlig i förhållande till utveckling av löner och andra kostnader. Gällande avgifter för flygledarcertifikat ökar dessa kraftigt (+20 %) vilket LFV inte kan se är motiverat dels utifrån att höjningar gjordes även 2023 och dels utifrån den allmänna kostnadsutvecklingen. Så stora avgiftshöjningar behöver ske stegvis under flera år. Gällande ökning av Transportstyrelsens timtaxa för övriga debiteringar förstår LFV behovet av</p>	<p><b>Höjning av certifikatavgifter</b></p> <p>Innan pandemin fanns det ett överskott inom certifikatavgifterna vilket medförde att vi sänkte avgifterna för att justera det överskottet genom att gå med årliga underskott. Avgifterna för certifikat var planerade att höjas när pandemin startade och Transportstyrelsen lämnade</p>

	<p>en ökad timtaxa, men anser inte att det är rimligt att göra hela ökningen från ett år till nästa utan att ökningen bör ske över flera år.</p> <p>LFV vill åter påtala att man önskar att Transportstyrelsen visar en samlad bild av den totala förändringen under en flerårsperiod. Att föreslå och fastställa avgifter ett år i taget omöjliggör långsiktig planering i förhållande till det avgiftssystem som reglerar stora delar av LFVs intäkter.</p> <p>LFVs ekonomi styrs till stor del av de prestationsplaner som fastställs av EU-kommissionen för undervägs- och terminalavgifter i femårsperioder där vi nu är inne i den tredje referensperioden (2020-2024), men planerar för kommande referensperiod, RP4 som inleds 2025. LFV förutsätter att Transportstyrelsens avgifter utvecklas i linje med EUs krav på kostnadseffektivisering under kommande år.</p>	<p>avgifterna oförändrade. Därmed upparbetades ett underskott som behöver hämtas igen samt att avgifterna behöver uppnå årlig balans igen. Vi har valt den här nivån på höjningen för att om möjligt inte behöva justera avgiftsnivån ytterligare kommande år. Alternativet är att höja under flera år vilket medför att avgifterna kommer vara mycket högre än nödvändigt när underskottet är återhämtat och att det då ska ske stora justeringar igen för att nå årlig balans.</p> <p><b>Timtaxa</b></p> <p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
<p>Svensk kollektivtrafik Service AB</p>	<p>Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,9 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för beslut och trafikupphandlingar för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.</p> <p>Transportstyrelsen lämnar årligen ett förslag på avgiftsförändringar, även denna gång lämnas förslag som har ekonomisk påverkan på branschen och där höjningarna i många fall långt överskrider en nivå motsvarande indexjusteringar för årligen ökade lönekostnader. Den nuvarande huvudprincipen för finansieringen av Transportstyrelsens verksamheter inom områdena tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning är att varje enskild tillståndshavare eller sökande fullt ut ska betala en avgift som motsvarar de kostnader som uppstår hos myndigheten inklusive overhead, IT-investeringar, lokalkostnader etc för just den enskilda händelsen.</p> <p><b>Sammanfattning av våra synpunkter</b></p> <p>Förslaget saknar redovisningar kring hur Transportstyrelsen kommit fram till kostnader och föreslagna avgifter samt transparenta motiveringar till de bitvis kraftiga höjningarna.</p> <p>Kollektivtrafikbranschen har inte återhämtat sig fullt ut efter pandemin och avgiftshöjningar riskerar att påverka verksamheterna negativt vilket i slutänden riskerar att drabba resenärerna.</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>

	<p>Myndigheten bör se över sitt förslag om att införandet en årlig avgift för tillsyn av Trafikförsörjningsprogram. Detta då programmen oftast uppdateras endast vart fjärde år. Även den föreslagna löpande avgiften för bristavsyning behöver tydliggöras.</p> <p><b>Avgiftsförslagen brister i transparens</b> Ett flertal föreslagna höjningar i fjolårets remiss om avgifter för 2023 åtföljdes med skrivningen ”Myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning” utan att redovisa vad som är nivå för full kostnadstäckning, hur tidsplanen ser ut för att nå detta eller vilka åtgärder myndigheten avser genomföra för att minska behovet av flaggade kostnadshöjningar. Ett år senare, i denna remissversion, förekommer samma skrivning bara en gång. Det är oklart om detta innebär att avgiftshöjningarna i och med dessa tidigare höjningar nått rätt nivå, trots fjolårets skrivningar, eller om branschen ska förvänta sig fortsatta avgiftshöjningar?</p> <p>I några av förslagen motiveras avgiftsförändringar av att volymen ärenden minskat. Det framgår inte om Transportstyrelsen tagit hänsyn för att de senaste åren varit kraftigt präglade av pandemin vilket sannolikt påverkat behovet av transporttjänster och därmed minskat behovet att söka tillstånd hos Transportstyrelsen.</p> <p>Det vore önskvärt om alla kostnadsökningar kunde motiveras på betydligt mer detaljerat sätt än i dagens remissunderlag. Myndigheten beskriver endast att ”orsaken är högre kostnader än vad som tidigare beräknats”. Har myndigheten uttömt möjligheter till förenkling, effektivisering och automatisering innan den föreslår avgiftshöjningar som åtgärd? Endast en gång i hela samrådshandlingen nämns effektiviseringar och då utan att på något sätt beskriva vad myndigheten har gjort för att dämpa sina kostnadsökningar. Det framgår inte heller hur myndighetens overheadkostnader belastar branschens avgifter samt hur de fördelas mellan de olika avgiftsobjekten.</p> <p>Vi har förståelse för att myndigheten precis som alla andra verksamheter har ökade kostnader pga inflation, löner etc, men önskvärt hade ändå varit om den årliga avgiftsjusteringen legat i nivå motsvarande ökning av KPI/LCI.</p> <p><b>Förslag på kraftigt ökad timkostnad</b> Vi noterar att förslaget föreslår en ökad timtaxa från 1400 kr/timme till 1700 kr/timme, för tex tillsyn som baseras på löpande räkning. En redan hög</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p> <p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
--	---	---

	<p>timdebitering väl motsvarande taxor för kommersiella teknik konsulter blir nu plötsligt 20% högre. För vissa avgifter som tidigare haft en längre timtaxa föreslås en ökning på 40%.</p> <p>Att som i remissen införa nya fasta avgifter som läggs på utöver en rörlig timavgift innebär att mindre och enklare ärenden på färre timmar drabbas mer än komplicerade ärenden. Trots att de senare sannolikt varit de kostnadsdrivande.</p> <p><b>Synpunkter på några av de enskilda förslagen</b></p> <p><b>Tillsyn över redovisningscentraler för taxitrafik</b> Högre kostnader och lägre volymer anges som orsak för att föreslå en höjning från 7100 kr till 12 800 kr. Förra året föreslogs samma avgift höjas 5000 till 8000 kr. Förra året fick även avgiften för tillståndsprövningen av redovisningscentraler en höjning från 7500 kr till 18000 kr. Taxibranschen har inte återhämtat sig efter pandemin. Myndigheten bör därför vara extra försiktig med kraftiga kostnadsökningar för denna branschdel.</p> <p><b>Tillsyn enligt kollektivtrafiklagen</b> Transportstyrelsen föreslår en ändring av avgiften för tillsyn av kollektivtrafikmyndigheters trafikförsörjningsprogram från löpande timtaxa till en årsavgift. Ökad förutsägbarhet är i grunden bra. Men anledningen oroar, då orsaken anges vara att myndigheten har för avsikt att införa årlig tillsyn samt att den löpande timtaxan (trots den föreslagna höjningen) inte varit kostnadstäckande. Historiskt har Transportstyrelsen bedrivit främst riskbaserat tillsynsarbete. Om inte detta förändrats är vår tolkning att kvaliteten försämrats vad gäller de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram, tex jämfört med den situation Transportstyrelsen själva beskrivit sin senaste rapport<sup>2</sup>. Vid en rundfrågning till ett urval av våra medlemmar kan de inte minnas att någon tillsyn alls skett kring Trafikförsörjningsprogrammet de senaste åren. Om Transportstyrelsen anser att kvaliteten i program minskat varför har branschen inte fått veta detta? Ett proaktivt förhållningsätt i samverkan måste alltid vara bättre än bedriva reaktiv tillsyn. Vi ställer oss också frågande varför tillsynen behöver bli årlig? Trafikförsörjningsprogram utarbetas generellt en gång per mandatperiod, dvs vart fjärde år. När myndigheten föreslår en årlig tillsynsavgift på 25 tkr betyder det i praktiken att man kräver en avgift om 100 tkr för att</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Syftet med införande av årsavgift och avgift för bristavsyning</b> Under flera år har Transportstyrelsen inte bedrivit tillsyn i sådan omfattning som varit önskvärt. Nu satsas resurser på denna tillsyn, med ökade kostnader som följd.</p>
--	--	---

<sup>2</sup> Transportstyrelsen, Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram Dnr TSV 2016-3814

	<p>läsa igenom och komma med synpunkter på ett dokument som i genomsnitt är på 50 sidor<sup>3</sup>, och där inte ens hela dokumentet ligger inom Transportstyrelsens tillsynsmandat.</p> <p>Förslaget innehåller även ett införande av en löpande avgift som ska tas ut vid eventuell bristavsyning, utöver den årliga avgiften. Det framgår dock inte ens hur denna avgift ska utformas, varför detta förslag kraftfullt måste avstyrkas.</p> <p><b>Tillsyn enligt tågpassagerarförordningen</b> Här föreslås en ny avgift som tidigare ingått i årsavgiften för säkerhetstillsyn. Vi saknar dock ett balanserande avgiftsförslag med en sänkning av denna tidigare årsavgift som motsvarar uttaget av den nya avgiften.</p> <p><b>Årsavgift för taxiförarlegitimation</b> Den nya avgiften infördes 2023-01-01. Vi har begärt ut uppgifter från Transportstyrelsen och sammanställt antalet med legitimation.</p> <p>Redan under våren 2022 informerade Transportstyrelsen innehavare av legitimationen om att en avgift skulle införas. Sedan dess har antalet personer i landet med taxiförarlegitimation stadigt minskat enligt Transportstyrelsens data.</p>  <table border="1"> <caption>ANTAL TAXIFÖRARLEGITIMATIONER</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Antal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2020</td> <td>78 102</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>78 327</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>77 345</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>73 714</td> </tr> <tr> <td>2023%</td> <td>72 080</td> </tr> </tbody> </table> <p>Med färre möjliga förare kommer sårbarheten att öka i en bransch som redan har förarbrist. Resor som regionala och kommunala myndigheter är skyldiga att anordna enligt lag riskerar att utebli. Framför allt kommer det bli svårare att få tag på förare som hoppar in som timvikarier</p>	År	Antal	2020	78 102	2021	78 327	2022	77 345	2023	73 714	2023%	72 080	<p><b>Årsavgift för taxiförarlegitimation</b> Avgiften förändras inte till 2024 och är inte föremål för diskussion vid detta remisstillsfälle.</p>
År	Antal													
2020	78 102													
2021	78 327													
2022	77 345													
2023	73 714													
2023%	72 080													

<sup>3</sup> Antalet sidor varierar över landet i gällande versioner Trafikförsörjningsprogram mellan 19 och 72 sidor

	<p>vid sjukdom, semestrar, tillfälliga arbetstoppar etc. Ekonomistyrningsverket kom i sin rapport "Finansiering av tillsyn" fram till det olämpliga med avgiftsfinansiering om det skulle verka hämmande för en bransch eller marknad.<sup>4</sup></p> <p>Några motsvarande avgifter tas inte ut för de som har förarbevis för körkort, vattenskoter, behörighetsbevis och certifikat inom sjöfarten eller för yrkeskompetensbevis för buss/lastbil. Man kan även jämföra med de tjugotvå legitimationsyrken som Socialstyrelsen är registerhållare för som saknar årlig individbaserad avgift. När en motsvarande avgift infördes i bussbranschen, en avgift lades på förarna för vidareutbildning, minskade antalet personer som kunde rycka in som timvikarier etc som en konsekvens av detta. Resultatet blir att den statliga Arbetsförmedlingen tvingades finansiera fler bussförarutbildningar. Att nyutbilda en sannolikt större kostnad per förare än kostnaden för staten att hålla ett register över vilka som förare. Samma situation kommer sannolikt att uppstå även för taxibranschen i och med detta.</p>	
<p>Näringslivets Transportråd</p>	<p>Näringslivets Transportråd (NTR) har fått förslaget till avgiftsförändringar för 2024 på remiss och anför följande. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare.</p> <p>Våra synpunkter lämnas under rubrikerna nedan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet;</b></li> <li>• <b>Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare;</b></li> <li>• <b>Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi;</b></li> <li>• <b>Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter.</b></li> </ul> <p><b>Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet</b></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.</p> <p>De avgiftsförändringar som föreslås för 2024 finns inom samtliga trafikslag. Transportstyrelsen anger att den inte genomförde tillräckliga avgiftshöjningar under pandemin, vilket föranlett</p>	

<sup>4</sup> <https://www.esv.se/contentassets/36422d79ed9e43e193c1934d959a794a/finansiering-av-tillsyn.pdf>



	<p>omfattande underskott inom luftfart, sjöfart och vägtrafik. Regeringen har sedermera medgett Transportstyrelsen en längre tid än vanligt, till och med 2028, att balansera avgifterna för att undvika alltför stora avgiftshöjningar. Sammantaget beräknas dock avgiftsuttaget 2024 öka med cirka tio procent jämfört med 2023. Transportstyrelsen anger att förändringen i avgiftsuttaget är en följd av både volymförändringar och ändrade avgiftsnivåer.</p> <p>Inom järnvägsområdet föreslås främst avgiftshöjningar till 2024. Anledningen är främst att nödvändiga sänkningar genomfördes redan till 1 januari 2023, medan höjningarna i stället genomförs i år. Totalt beräknas intäkterna öka med 32 procent. Även för luftfart föreslås avgiftshöjningar inom flera områden 2024. För sjöfart föreslås också flera avgiftshöjningar avseende bland annat tillsyn i hamnar och lotsdispenser. Totalt beräknas avgiftsuttaget öka med sex procent från 2023 till 2024.</p> <p>För vägtrafik föreslås mestadels avgiftshöjningar som sammantaget innebär att det totala avgiftsuttaget kommer att öka med nio procent. Höjningarna genomförs främst för att omhänderta ökade kostnader och ackumulerade resultat. Justeringarna av avgifter sker främst inom tillståndsprövning och tillsyn, däribland höjda avgifter mot yrkestrafikföretag.</p> <p>Näringslivets Transportråd menar att det utifrån Transportstyrelsens redovisning av avgiftsförändringarna, sammantaget och för respektive område, är svårt att dra generella slutsatser om hur förslaget påverkar transportköpare. För att möjliggöra en bättre förståelse av hur avgiftsändringarna påverkar transportköpare behövs en samlad konsekvensanalys. Någon sådan har Transportstyrelsen dock inte genomfört i år heller trots att Näringslivets Transportråd påpekat bristen upprepade gånger i sina remissyttranden.</p> <p><b>Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare</b> Näringslivets Transportråd understryker 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 bland annat branschorganisationer och näringsliv. Det är viktigt att Transportstyrelsen följer utvecklingen av avgiftsuttaget inom områden där myndighetens uppgifter flyttas till internationella eller europeiska motsvarigheter såsom är fallet till följd av fjärde järnvägspaketet som innebär att hanteringen av säkerhetsintyg för järnvägsföretag delvis flyttats över till Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA. Det remitterade avgiftsförslaget visar på att implementeringen av EUs fjärde järnvägspaket är kostnadsdrivande och Transportstyrelsen behöver höja avgifter på järnvägsområdet som följd. En farhåga som Näringslivets Transportråd framfört i tidigare remissyttranden och som nu besannas.</p> <p>Näringslivets Transportråds medlemsföretag är starkt beroende av att de villkor som man</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
--	---	---

	<p>arbetar under är stabila och förutsägbara. Transportstyrelsen skriver i avsnittet 4 ”Avgiftsförändringar till 2024” att myndigheten ”gör årligen en översyn av avgifterna så att våra intäkter på sikt motsvarar våra kostnader och i övrigt stämmer överens med gällande principer.”. Enligt Näringslivets Transportråd är det viktigt att Transportstyrelsen även håller fast vid den tidigare uttalade ambitionen att hålla avgifterna stabila och undvika justeringar varje år. I linje med det är det välkommet att Transportstyrelsen medgetts tid till och med 2028 att balansera avgifterna efter underskottet som uppstod under pandemin.</p> <p>Näringslivets Transportråd välkomnar 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.</p> <p>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>Näringslivets Transportråd noterar att Transportstyrelsen föreslår en rejäl höjning av den enhetliga timtaxan från 1 200–1 400 kr/timme till 1 700 kr/timme med anledning av upparbetade underskott, bland annat till följd av pandemin, samt ökade kostnader sedan införandet av timtaxan. Trafikanalys har tidigare påpekat att den timtaxa som Transportstyrelsen tar ut (före höjningen oftast 1 400kr/timme) har i en enkel jämförelse visat sig vara drygt 20 procent högre än genomsnittlig timkostnad i myndigheter av motsvarande storlek. Anledningen till att timkostnaden är högre kan bero på flera verksamhetsspecifika förutsättningar men även på svaga incitament till kostnadsminimering för en verksamhet som finansieras med avgifter enligt självkostnadsprincipen. Enligt Näringslivets Transportråd är en enhetlig timtaxa inte heller självklar att tillämpa i en så diversifierad verksamhet som Transportstyrelsens.</p> <p><b>Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi</b> 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. En sådan konsekvensanalys ska även ta hänsyn till industrin och handeln</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
--	---	---

	<p>internationella konkurrenskraft. Transportmyndigheterna koordinerar inte sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet.</p> <p><b>Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter</b> Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: ”Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering”. Rimligtvis borde en ökad automatisk handläggning minska myndighetens kostnadsmassa. Näringslivets Transportråd önskar en redovisning av kostnadsbesparingar som uppstår genom ökad digitalisering och automatisering av Transportstyrelsens verksamhet.</p> <p>Värt att notera är att Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: ”...myndigheten hanterar en stor mängd avgifter.” Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen även genomför en översyn av avgiftsfloran. 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 kostnadssänkningar i en lämplig svensk storbank.</p>	
Fordonsbesiktningsbranschen	<p>Förslaget att återinföra en avgift med 70 öre/besiktning för tillsyn av besiktningsverksamheten är av relevans för Fordonsbesiktningsbranschen. Avgiften ska tas ut av det ackrediterade besiktningsföretaget.</p> <p>Fordonsbesiktningsbranschen ser positivt på att besiktningsverksamheten i Sverige är tydligt reglerad med hårda krav på kompetens, lämplighet, oberoende och innehåll. Regelbunden tillsyn för att säkerställa att alla aktörer löpande uppfyller de krav som ställs är en förutsättning för verksamheten. Tillsynsverksamheten gällande uppfyllda krav sker av Swedac.</p> <p>Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet, i enlighet med fordonslagen. Det innebär att Transportstyrelsens tillsyn ska fokusera på att föreskrifter får avsedd effekt, vilket idag inte sker i den utsträckning som är önskvärd. Det är av yttersta vikt att föreskrifterna har en tydlig effekt gällande de områden som Transportstyrelsen bedriver tillsyn inom.</p> <p>Det är genom relevanta föreskrifter och utvärdering av dessa som besiktningsverksamheten är till nytta för det svenska samhället. Fordonsbesiktningsbranschen vill därför understryka att återinförande av avgifter och den kontrollorganisation de finansierar måste leda till tydligare resultat av Transportstyrelsens tillsyn. Trafiksäkerhet, miljöpåverkan och teknikutveckling är alla relevanta områden som fullt ut bör inbegripas.</p>	

	<p>Sammanfattningsvis har Fordonsbesiktningensbranschen därför ingen synpunkt på att en avgift på 70 öre per besiktning för tillsyn av Transportstyrelsen återinförs 2024. Samtidigt välkomnar Fordonsbesiktningensbranschen om Transportstyrelsens tillsyn nu kan utvecklas att bättre ge svar på om specifika föreskrifter får den effekt som avses.</p>	
Sjöbefälsföreningen	<p>Sjöfarten konkurrerar med andra transportslag. Det är betydelsefullt att sjöfartsbranschen inte påförs avgifter eller högre avgifter än vad som finns inom andra transportslag. Om det görs medför det en konkurrensnackdel för sjöfartsbranschen i förhållande till andra transportslag.</p>	
STR Service AB	<p><b>Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.</b></p> <p><b>Sammanfattning</b> STR koncentrerar sig i detta remissvar på de förslag till avgiftsförändringar som berör förutbildning vilka syftar till att finansiera tillståndsgivning och tillsyn av professionell förutbildning och provverksamhet.</p> <p><b>STR anser inledningsvis att det är orimligt att förarutbildare återigen ska belastas med kraftiga kostnadsökningar när myndigheten så sent som förra året höjde prövningsavgifterna med totalt sett 16%.</b> Den här gången är de föreslagna höjningarna i intervallet 9% (avseende tilläggsavgift per utbildare), till som mest 57% (!) för tillstånd introduktionsutbildning respektive riskutbildning B del 1 – se sammanställning i bilaga. Höjningarna är kraftiga och värt att notera är att den lägsta höjningen av avgifterna (9%) är betydligt högre än den nuvarande inflationen (källa: Riksbanken, KPIF, 6,3%, juni 2023). Det saknas även i detta förslag en konsekvensanalys, men avgiftshöjningen kommer i slutändan oundvikligen att drabba körkortstagare med höjda avgifter och pressa en redan hårt pressad bransch som kämpar med lönsamhetsproblem (nettovinstmarginalen ligger sett över tid kring 3 - 4 %). Vi för att djupare resonemang kring synen på kostnaderna för körkort i detta remissvar, men sammanfattningsvis kan man säga att för att minska körkortstagarnas kostnader för att erhålla sitt körkort, borde processen ske betydligt mer effektivt, dvs så som all kvalitetssäkrad verksamhet sker - man säkerställer att man gör saker i rätt ordning. Det blir både enklare och mer kostnadseffektivt.</p> <p>STR har en förståelse för att Transportstyrelsen måste ha kostnadstäckning för sin verksamhet, men kan inte förstå att en pressad småföretagarbransch ska lägga mellan 2 - 4 % av sin omsättning, och därmed en stor del av sin eventuella vinst, på statlig tillsyn. Det är inte rimligt. Det väcker dessutom frågor kring hur effektivt myndigheten sköter sin verksamhet. Man hänvisar och motiverar höjningarna med att de "...genomförs främst för att omhänderta ökade kostnader och ackumulerade resultat." Oundvikligen väcks frågan huruvida byggandet av det nya vägtrafikregistret, vilket av myndigheten beräknas ta 10 år av utveckling till kostnaden av</p>	<p><b>Synpunkt på avgiftshöjningens storlek inom förarutbildning</b></p> <p>Transportstyrelsen har under en tid tagit ut för låga avgifter i förhållande till våra årliga kostnader, vilket har lett till stora underskott inom denna verksamhet.</p> <p>Genom höjningarna strävar vi efter att gå mot full kostnadstäckning. Men det kommer sannolikt krävas fortsatta höjningar under flera års tid för att börja nå full kostnadstäckning. Under tiden ser vi löpande över våra kostnader.</p> <p>Hur det stora underskottet ska tas om hand utreds fortfarande.</p>

	<p>1,8 miljarder kr, direkt eller indirekt ingår i detta och i slutändan belastar tillståndsinnehavare. Ett för alla parter mer kostnadseffektivt system vore i stället att införa ett egenkontroll system (se vidare resonemang i Kommentarer).</p> <p><b>Kommentar</b></p> <p><b>Avgifter och kostnader</b></p> <p>STR vill i detta remissvar sätta in förslaget i det sammanhang där avgifterna uppstår och vilket syfte de fyller. I slutändan ska elever kunna erhålla en god förarutbildning. Medborgarna och näringslivet ska kunna förvänta sig att nya förare, via förarutbildningen, har förvärvat de kunskaper, erfarenheter och färdigheter som är nödvändiga, för att bidra till en säker trafikmiljö och slutligen, förarutbildare som följer regler och föreskrifter, ska kunna skyddas mot illojal/kriminell konkurrens.</p> <p>De avgifter som Transportstyrelsen tar ut är ett medel för att reglera förutsättningarna för detta.</p> <p>Förarutbildningssystemet har varit föremål för utredningar under åren och välkomna förändringar har gjorts i delar av det, men det har inte i grunden setts över och förändrats sedan 70-talet. Sedan drygt 20 år har vi en vikande godkännandegrad vid prov. Vi hade även ett vikande körkortstagande vilket sedan millennieskiftet stabiliserats. Därför är det angeläget och välkommet att Transportstyrelsen för närvarande har ett regeringsuppdrag att se över hur systemet kan förbättras och ge fler godkända förstagångsprov och bidra till förbättrad trafiksäkerhet.</p> <p>Mot bakgrund av detta, är det märkligt att en av Transportstyrelsens två utredare för denna utredning, den 15/8 i SVT i svepande ordalag uttalar sig att ”För det vet vi alla att det är dyrt att ta körkort idag” när kostnadsaspekten för körkort tas upp. Inslaget är naturligtvis klippt och det framgår t.ex. inte vilka fakta som utredaren baserar sitt uttalande på. Det framstår därför i statlig riksmidia som en sanning och fakta, även om det i praktiken skulle vara en personlig uppfattning. Detta är i flera avseenden högst olyckligt. Det är en stor skillnad mellan vad som är dyrt och vad som kostar mycket pengar. Det kan vara så att utredaren egentligen menade att ett körkort innebär en stor investering för någon som inte har pengar, vilket det naturligtvis gör, men det var inte så hen uttryckte sig.</p> <p>Frågan kring kostnaden för körkort är enligt STR generellt ensidigt och ytligt belyst och väger inte in hela värdet för individen sett över en livstid samt värdet för samhället. Att köpa en rosa plastbit med sitt foto för 15 - 25 000 kr är dyrt, men att en individ ges möjlighet att köra alla personbilar i världen, när hen vill och hur mycket hen vill, för resten av sitt liv, och dessutom kraftigt förbättra sin anställningsbarhet i yrkeslivet, är inte dyrt. Men, det kan säkert upplevas som en stor summa pengar för en målgrupp som företrädesvis är ung och/eller arbetssökande</p>	
--	---	--

	<p>och därmed följaktligen ekonomiskt sett för närvarande relativt svag. Samtidigt anser sig många i denna målgrupp ha råd att regelbundet byta mobil till en kostnad á 15 - 20 000 kr. Vad som är dyrt och vad man väljer att prioritera är i högsta grad baserat på en subjektiv värdering.</p> <p>Ett körkort kostar idag ungefär lite drygt en månadslön efter skatt vilket det även gjorde på 60-talet. Skillnaden är att biltrafikens komplexitet och intensitet har ökat mycket kraftigt. Idag har vi tre gånger så många fordon och samtidigt en sjättedel så många döda per år i trafiken. Samtidigt har värderingen av ett körkort förändrats över tid och det är idag en förutsättning för levande glesbygd, anställningsbarhet och fungerande person- och godstransporter i landet. När det gäller finansiering finns det olika möjligheter med bl.a. CSN-lån för vissa grupper.</p> <p>I sammanhanget ska det vägas in att hela förarutbildningsprocessen har varit provfokuserad sedan starten för nästan 100 år sedan, vilket är ett problem i sig. Långa väntetider för omprov och fler chansningar är den onda cirkel som uppstått med tiden. I ett internationellt perspektiv avviker Sverige här med betydligt mer liberala regler och större frihet för den enskilde vilket leder till begränsningar för kollektivet. Det finns i princip inga kravnivåer för att boka och genomföra förarprov, det är bara att boka och chansa så länge man tagit sig igenom de tre krav som finns (körkortstillstånd, Risk 1 och Risk 2). Men att utbilda sig rätt är en betydligt mer tidskrävande väg och kanske onödigt dyrt med tanke på alla avgifter som belastar den legitima sidan. Körkortstagandet är normalt en engångsprocess och körkortstagarna är inte organiserade, annars hade krav och påtryckningar om nödvändiga förändringar av förarutbildningssystemet varit betydligt starkare än vad de är idag. STR menar sedan länge att det ska vara lätt att göra rätt och det ska löna sig. Det förhållandet ser vi inte riktigt inte idag. Det gör bl.a. att STR har svårt att förstå och motivera de avgifter som Transportstyrelsen tar ut.</p> <p>Det återstår att se vad den pågående utredningen landar i för typ av förslag, men STR är luttrade i det här sammanhanget. Det finns mycket forskning och beprövade erfarenhet både i Sverige och i Europa vad som krävs och vad som fungerar, men den politiska förståelsen och eller modet, att göra de förändringar som är nödvändiga har hittills till stor del saknats för att styra upp processen och göra den mer effektiv än vad den är idag.</p> <p>Den centrala frågan som STR vill ställa till berörda myndighet och ansvariga politiker är i <b>vilken mån kommer Transportstyrelsens kraftiga avgiftshöjningar komma körkortstagarna och samhället till del?! Bidrar detta till att göra det lättare att göra rätt – att det lönar sig att göra rätt?!</b></p> <p>STR värderar, som framhållit i tidigare remissvar etc., en proaktiv och väl fungerande regelverksutveckling och förvaltning av denna, högt. Detsamma gäller en väl fungerande och effektiv tillsyn i syfte att erhålla lika konkurrensvillkor och sunt företagande inom</p>	<p><b>Fråga om hur våra avgifter kommer körkortstagarna till del</b></p> <p>Transportstyrelsen utövar tillsyn och prövar godkännande. För denna verksamhet har vi kostnader som ska tas ut genom avgifter.</p> <p>Vi har till uppgift att kontrollera att förarutbildningen och förarprovningen följer de regler som finns för sådan verksamhet. Körkortstagarna ska kunna erhålla en seriös utbildning och medborgarna samt näringslivet ska kunna förvänta sig att nya förare, via förarutbildningen, har förvärvat de kunskaper, erfarenheter och färdigheter som är nödvändiga för att bidra till en säker trafikmiljö. I vårt ansvar ligger också att skapa förutsättningar för sunda konkurrensförhållanden.</p>
--	---	--

	<p>trafikutbildarbranschen. Dessa uppgifter är viktiga och renderar i kostnader i enlighet med hur riksdagen beslutat att finansieringen av transportsektorn ska skötas.</p> <p>Samtidigt, för att de avgifter som tillståndsinnehavare och sökande betalar ska upplevas som motiverade, måste varje tillståndsinnehavare uppleva att man "får något" för pengarna. STR utvärderar kontinuerligt hur medlemmarna upplever tillsynen. Den sammanvägda uppfattningen bland STR:s medlemmar är att man anser att man inte får tillräckligt för de avgifter man betalar för tillsynen.</p> <p><b>Avgiftskonstruktionen</b></p> <p>STR vidhåller fortfarande att det finns förbättringspotential i avgiftskonstruktionen. Den grundas nu på en rak avgift, dvs. att ingen staffling beroende på storlek på verksamheten görs. STR anser att i stället vore det bättre om avgiftssystemet var uppbyggt så att det uppstår en avgift per person och år, inte en på-anmälningsavgift så fort någon trafiklärare byter arbetsgivare under året. Det är inte rimligt att ett byte av jobb ska föranleda en helt ny kostnad. Det kan rimligen inte stå i paritet med de kostnader Transportstyrelsen har och även detta motverkar dessutom rörlighet och flexibilitet på arbetsmarknaden för trafikutbildare.</p> <p>STR vill i detta sammanhang återigen framföra förhoppningen att trafikskolor i framtiden ska kunna påverka tillsynsavgifterna, t.ex. genom egenkontrollsystem. STR uppfattade Projekt Egenkontroll positivt likväl utvärderingen av den ("... men när det väl är infört och accepterat ger det stora fördelar för företagen och deras elever/kunder samt myndigheten" sid 26 i "Slutrapport i uppdrag om egenkontroll för förarutbildare") och hoppas och önskar att beslut tas att det permanentas. STR förutsätter vidare att deltagare i Egen kontroll-systemet i så fall får en substantiell reduktion av tillsynsavgiften som ett incitament. Här kan även nämnas att STR har ett system med s.k. Förbättringscoach vilken har till uppgift att hjälpa tillståndsinnehavare med den pedagogiska utvecklingen och att utveckla bättre fungerande systematiskt kvalitetsarbete för bl.a. bättre provresultat och högre andel trafikskolkodanmälda prov.</p>	<p><b>Avgiftssystem baserat på staffling</b></p> <p>Avgiftskonstruktionen där vi "stafflar" avgiften är inte föremål för diskussion vid det här remisstillfället.</p> <p>Transportstyrelsen använder sig i nuläget av den här modellen som vi menar är förutsägbar, enkel att administrera och enkel att förstå.</p> <p><b>Egenkontroll för reduktion av tillsynsavgiften</b></p> <p>Transportstyrelsen ser positivt på att branschen tar ett ansvar och stöttar de medlemmar som har behov av det.</p> <p>Egenkontroll är inte föremål för diskussion vid detta remisstillfälle.</p>
Skärgårdsredarna	<p>Sveriges Redareförening för inrikes sjöfart, Skärgårdsredarna, är en partipolitisk obunden branschorganisation för svenska rederier med fartyg i nationell fart längs Sveriges kust och insjöar. Våra medlemsföretag transporterar årligen 35 miljoner passagerare och 12 miljoner fordon. Sammantaget har medlemsfartygen över 55 000 passagerarplatser och totalt sysselsätter medlemsföretagen cirka 1500 personer och omsätter mer än 1,5 miljarder kronor årligen. Majoriteten av våra medlemsföretag driver passagerarredier i både kollektivtrafik och i</p>	

	<p>chartertrafik, men Skärgårdsredarna har även medlemsföretag som bedriver godstrafik i nationell fart.</p> <p>Skärgårdsredarna har tagit del av Transportstyrelsens remiss om förslag till förändringar av avgifter som näringen skall betala för att bedriva sin kommersiella verksamhet. Vi tackar för möjligheten att ta del av förslaget och nedan följer våra synpunkter och kommentarer.</p> <p>Skärgårdsredarnas hållning i stort är att vi förstår att avgifter kopplade till er verksamhet måste följa kostnadsutvecklingen i samhället och att Transportstyrelsen har i uppdrag att i möjligaste mån uppnå full kostnadstäckning. Verksamheten är inte konkurrensutsatt och våra medlemmar kan därmed inte välja en annan kontrollerande instans för att få bedriva sin verksamhet. Alltså råder monopol i utövandet av kontroller.</p> <p>Skärgårdsredarna förstår och uppskattar att det finns en myndighetsutövning som säkerställer att kontroller av besättning och fartyg genomförs så att trafiken i våra farvatten bedrivs på ett för människan och miljön, säkrast möjliga sätt. Att Transportstyrelsen, som tidigare nämnts, är i monopolställning för vår inrikes näring och ensamt ansvarar för denna typ av kontroller och att den skall bekostas av näringen gör att det alltid är av högsta vikt att Transportstyrelsen tillser att den egna verksamheten är så kostnadseffektiv som möjligt innan man överväger och föreslår så kraftiga höjningar av avgifter.</p> <p>Skärgårdsredarnas 95 medlemsrederier består, till övervägande del i antal, av förhållandevis små familjedrivna företag som arbetar hårt, varje dag, året runt. I vår verksamhet råder stenhård konkurrens och rederierna måste på alla sätt effektivisera och kontinuerligt se över kostnader. Transportstyrelsens föreslagna höjningar är helt uteslutna oavsett om våra rederier också önskar full kostnadstäckning för alla delar i sin verksamhet. Endast monopolställningen kan föranleda förslag på så kraftiga höjningar som vi kan läsa i förslaget till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter.</p> <p>Som exempel kan vi lämna följande beräkningar:</p>	
--	--	--



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Timtaxa höjs från 1400kr till 1700kr per 30 minuter och det är en ökning av halvtimmestaxan med 22%</li> <li>• Inflaggning/ombyggnation höjs från 12 000kr till 20 000kr och det är en ökning med 66%</li> <li>• Bottenbesiktning höjs från 3 500kr till 5 000kr och det är en ökning med 42%</li> </ul> <p>Ovan nämnda exempel slår på sikt speciellt hårt mot fartyg med EU-pass i fartområde E och D där det krävs bottenbesiktning varje år och som heller inte får ingå i EKAN. Mot bakgrund av detta och tillsammans med övriga kraftiga höjningar av avgifter anser Skärgårdsredarna att Transportstyrelsen skall se det orimliga i ökningarna upp till 66%</p> <p>Indexhöjningar likt övriga marknaden har Skärgårdsredarna inget att erinra emot, men bl.a. dessa exempel visar på allt annat än indexhöjning. Som argument framförs att Transportstyrelsen skall uppnå full kostnadstäckning, argumenten varierar.</p> <p>I vissa stycken i Beskrivning av avgiftsförändringar 2024 pekar man på att kraven på verksamheten har ökat och det påverkar omfattningen av arbetsbördan. I andra stycken pekar man i stället på att lägre volymer av omställning än förväntat har inkommit och därför måste man höja avgifterna. Detta betyder att det blir kostnadsökningar oavsett om det är för lite eller för mycket arbete.</p> <p>Om det är mer och större krav som ökar arbetsbördan på vissa håll föreslår Skärgårdsredarna att Transportstyrelsen omfördelar tid och insatser från de ställen där de lägre volymerna och därmed arbetsintensiteten minskat mot förväntat i stället för att föreslå höjning på båda håll, oavsett om det är för mycket eller för lite.</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p> <p>De nämnda exemplen berör inte den periodiska tillsynen av nämnt fartyg. Den avgiften höjs med ca 5 %.</p> <p>Då Transportstyrelsen inte eller i begränsad omfattning höjt avgifterna under pandemin har behovet av justering ökat.</p>
Svenska Modellraketklubben	<p>Svenska Modellraketklubben (SMRK) är en förening under Svenska Modellflygförbundet, med medlemmar från hela landet. Vi välkomnar varmt Transportstyrelsens förslag att inget tillstånd behövs för uppskjutning av raketer under 1,5 kg och att det istället görs en deklaration. En minskad handläggningstid är fördelaktig för alla parter och en deklaration möjliggör att följa</p>	<p>Transportstyrelsen har beslutat att tillsvidare avvakta med de föreslagna avgiftsförändringarna till 2024 för godkännande av raketuppskjutning men kommer att beakta era synpunkter när det blir aktuellt.</p>

	<p>upp verksamheten nationellt. Gör denna genom ett formulär på Transportstyrelsens hemsida bör dessutom ingen handläggningstid behövas för hanteringen av deklarationen.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår att införa tjänsten ”Deklaration av raketer under 1,5 kg” med avgiften 1500 kr. Det framgår inte från ordet ”raketer” vilken klass av raketer avgiften gäller, men med stöd av beskrivningen av avgiftsförändringen framkommer att tre olika klasser av raketer föreslås:</p> <p>”... leksaksraketer under 500 gram, lätta modellraketer under eller lika med 1,5 kilo samt tunga modellraketer över 1,5 kilo.”</p> <p>och att en deklaration enbart behövs för</p> <p>”modellraketer under 1,5 kg”.</p> <p>Från detta drar vi slutsatsen att syftet med regelförslaget är att ingen deklaration behövs för ”leksaksraketer” men däremot för ”lätta modellraketer under eller lika med 1,5 kilo”.</p> <p>Enligt principen för full kostnadstäckning, det vill säga att den avgift som tas ut ska täcka de kostnader som är kopplade till ett ärende, är det svårt att se hur Transportstyrelsen motiverar en avgift på 1500 kr per deklaration för ”lätta modellraketer”. Enligt Transportstyrelsens ”Principer för avgifter” [ 2023-08-09, URL: <a href="https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-transportstyrelsen/avgifter/principer-for-avgifter1/">https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-transportstyrelsen/avgifter/principer-for-avgifter1/</a> ] ska en tydlig motprestation finnas för den som betalar en avgift. Det kan handla om en direkt kostnad som handläggningstiden i ärendet eller en indirekt avgift som en registerhållningsavgift. En deklaration är inget tillstånd och ingen motprestation erhålls, verken direkt eller indirekt. Syftet med deklarationen framgår inte direkt i förslaget för avgiftsförändringen men från diskussion med ansvariga på Transportstyrelsen har det framgått att det är för att en handläggare för tyngre raketer ska kunna kontakta inlämnaren för kompletterande information.</p> <p><b>Utifrån dessa principer anser vi att det inte finns underlag att ta ut avgift för deklarationen, och att regelförslaget ändras till att avgiften för tjänsten ”Deklaration av raketer under 1,5 kg” ändras till 0 kr.</b></p>	
--	---	--

	<p>Om en avgift om 1500kr tas ut för en deklaration är det svårt att se syftet med den, och vem som skulle använda den. Istället skulle sannolikt en ansökan om ”Godkännande av raketuppskjutning” göras som gäller för flera raketer vid flera tillfällen, för ett valfritt viktspann.</p> <p>Gällande tjänsten ”Godkännande av raketuppskjutning” är Svenska Modellraketklubben kritiska till förslaget att ha en rörlig avgift utan avgiftstak. Många föreningar baseras på ideellt arbete och medlemsavgifter som inkomstkälla. Att inte kunna budgetera för en utgift utgör stora risker som kan leda till konkursen av en förening om handläggningstiden blir lång. Dessutom finns risken att en ny typ av ansökan som Transportstyrelsen inte har tidigare erfarenhet av tar längre tid, som sedan andra som ansöker drar nytta av med en lägre avgift som följd. En löpande avgift med avgiftstak (förslag 3600 kr som avgiften 2023) ger flexibilitet men även en säkerhet för den som ansöker.</p> <p>Överlag ser vi positivt på de nya förslagen, och ser fram emot en fortsatt dialog med Transportstyrelsen.</p>	
<p>Vänerhamn AB</p>	<p>Vänerhamn AB bedriver sedan 1994 hamn-, stuveri-, terminal-, bogserbåts- och isbrytningsverksamhet i följande 8 hamnar: Karlstad, Karlstad Oljehamn, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping, Trollhättan, Vänersborg och Åmål. På två av anläggningarna finns järnväg. Vi äger 4 isbrytande bogserbåtar och förvaltar mottagningsanordningar för fartygsavfall. Godsvolym och anlöpsfrekvens per hamnenhet varierar från mycket liten till relativt omfattande. Vänerhamn AB belastas därmed i mycket hög grad av Transportstyrelsens olika avgifter och av de föreslagna höjningarna.</p> <p>Vänerhamn AB, hädanefter kallat VHAB, vill framföra sin uppskattning över möjligheten att yttra sig med anledning av ovan angivna remiss.</p> <p>Tillstånds- och tillsynsfrågorna, såväl administrativt som driftmässigt, tar allt större tid i anspråk. Dessutom har kostnaden ökat kraftigt de senaste åren i synnerhet som avgifterna drabbar varje anläggning i samma omfattning, oavsett beläggning och omsättning.</p>	

	<p>VHAB vill därför påtala sin <u>mycket stora oro</u> för fortsatta avgiftshöjningar, då dessa adderas till en rad år av mycket kraftiga avgiftshöjningar för Vänersjöfarten, inte enbart från Transportstyrelsen utan även av Sjöfartsverket.</p> <p>Förutom avgiftshöjningar har reduktionen av lotsrabatt och förändrad debiteringsmodell för Trollhätte kanal, Väneren och Mälaren medfört ytterligare höjda transportpriser och tappade godsvolymer. VHAB iakttar hur godsslag, vilka tidigare gått på fartyg, tvärt emot den politiska viljeinriktningen, tar vägen upp på land.</p> <p>Vänerhamn AB noterar att Sjöfartsverkets höjningar av lotsavgiften nu också återspeglas av Transportstyrelsens höjning av avgiften för lotsdispenser, vilket särskilt drabbar Väner- och Mälarsjöfarten. VHAB hänvisar till Statskontorets utredning av Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (2023:3) som påtalar samma sak. Där går det att läsa:</p> <p>"För de flesta transportörer är sjöfartsavgifterna bara en liten andel av den totala transportkostnaden. För till exempel en godstransport för utrikestrafik ligger sjöfartsavgifterna i genomsnitt enbart mellan 1-2 procent av den totala transportkostnaden. Andelen är något högre för inrikestransporter. <u>För vissa inrikes transportvägar kan avgifternas andel vara betydligt högre, uppemot en sjättedel av totalkostnaden. Det gäller exempelvis kortare sjötransporter eller transporter med start eller mål i Mälaren eller i synnerhet Väneren.</u>" (Statskontoret, 2023:3, sid. 76.)</p> <p>"Överflyttningspotentialen är störst för inlandssjöfarten: Sjöfartsavgifterna i inrikes sjöfart står för en större andel av transportkostnaderna än i utrikes sjöfart. Inlandssjöfart på Mälaren och Väneren är också känsligare för konkurrens från andra trafikslag och har därmed större potential för överflyttning från väg- till sjötransporter. Men för att få till stånd överflyttning i de områdena krävs att det går att förbättra lönsamheten för sjötransporter på Mälaren och Väneren <u>genom att sänka avgifterna</u>. Avgifterna blir höga eftersom det ofta är långa sträckor som är lotspliktiga och att lotsavgiften baseras på hur lång tid som lotsningen tar. Inlandssjöfart transporterar dessutom ofta lågvärdigt gods, så de är mer priskänsliga än genomsnittliga transporter." (Statskontoret, 2023:3, sid. 78)</p>	
--	--	--

	<p>VHAB vill varna för att den totala sjöfarts- och hamnrelaterade avgiftsnivån kraftigt hotar insjöfarten och direkt motverkar den politiska viljeinriktningen om en överflyttning av godsflöden från väg till sjö. Den redan uppkomna situationen är orimlig då det idag inte går att bygga en hållbar affär runt trafik på de inre vattenvägarna. Ständigt nya höjningar är inget annat än ett slag i magen på de godsägare som fortsatt väljer sjövägen, eller inte har något annat alternativ.</p> <p>Vänerhamn AB anser att hänsyn ska tas till det totala avgiftstrycket och att den administrativa belastning som enstaka aktörer drabbas av, ska föranleda rabatter eller förenklad hantering när det gäller bland annat tillstånds- och tillsynsprocessen för hamn- och sjöfartsskydd.</p> <p>Vänerhamn hänvisar återigen till Statskontorets utredning 2023:3: Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform sid. 74 där det står att läsa "Regeringen pekar också på att det ska vara ekonomiskt lönsamt att flytta över godstransporter från väg till sjö."</p> <p>Vänerhamn AB förordar därför att remitterat material och dess debiteringsmodeller arbetas om så att <u>avgiftssänkningar för insjöfarten</u> eller <u>äskande av/och tillskott av särskilda medel</u> kan bidra till att nedan två formuleringar från ovanstående rapport och dess effekter verkställs:</p> <p>"Forskningen visar också att avgifterna har liten betydelse för överflyttningen av gods från väg-till sjötransport. Ett undantag är inrikes sjötransporter, främst på Vänern och Mälaren." (Statskontoret, 2023:3, sid. 8-9)</p> <p>"En del i det transportpolitiska målet är att alla delar av landet ska få tillgång till transporter. Analyser visar att fler godstransporter skulle kunna flyttas över från väg till sjö om det var möjligt att i högre grad anpassa lotsavgifterna för inlandssjöfarten." (Statskontoret, 2023:3, sid. 33)</p> <p>Till sist ställer sig VHAB förvånad över att endast ett fåtal hamnar och rederier återfinns på Transportstyrelsens sändlista för ovanstående remiss, då dessa torde vara synnerligen berörda parter.</p>	<p>I regeringens krav på finansiering av Transportstyrelsens verksamhet finns inte möjlighet att beakta den totala kostnadsbilden som drabbar aktörerna. Det finns heller inga möjligheter i instruktionerna för Transportstyrelsen att ur ett ekonomiskt perspektiv underlätta flytt av transporter till sjöfarten.</p> <p>Remissen av förändring av avgifter vänder sig i första hand till branschorganisationer och i enstaka fall till enskilda aktörer.</p>
--	---	--

<p>Svenska åkeriföretag</p>	<p>Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.</p> <p><b>Sammanfattning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sveriges Åkeriföretag vidhåller i grunden den inställning som framfördes i samband med remissvar TST 2022-44 av den 12 augusti 2022 avseende principerna för avgifternas beräkning och dess transparens.</li> <li>• Sveriges Åkeriföretag vidhåller att det alljämt är svårt att värdera och lämna remissvar avseende vissa av de angivna avgiftsförslagen med hänsyn tagen till hur de är beskrivna i förslaget till föreskrifter.</li> </ul> <p><b>Allmänt</b></p> <p>Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av de handlingar som bifogats remissen. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.</p> <p>Sveriges Åkeriföretag vill återigen ta upp frågan om hur avgifterna beräknas och att det som redovisas kring dess beräkning inte är tillräckligt transparent. Vi saknar uppgift om hur många ärenden i respektive kategori som beräknas inkomma och handläggas under 2024, hur mycket varje kategori kostar att handlägga och hur stort respektive underskott är för varje ärendetyp. Dessutom borde en efterkalkyl presenteras över utfall. Vidare är det också synnerligen viktigt för våra medlemmar att erhålla kunskap om vilka effektiviseringsåtgärder som vidtagits t e x digitalisering av tjänster och service och om dessa åtgärder och eventuella besparingar vägs in i beräkning för att mildra avgiftsuttaget. Detta särskilt i tider då branschen och dess samhällsviktiga funktion drabbats av hög inflation, ett generellt mycket högt och ökande tryck i form av kostnader för bränsle och energi etc.</p> <p>Ovan angivna krav på redovisning har naturligtvis också ett naturligt samband med att det finns ett legalt krav på motprestation från våra medlemmar som betalar en avgift. De skall förstå vad de betalar för och den skall motsvara en effektiviserad och god och rättssäker tillsyn- och tillståndsprövning.</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
-----------------------------	--	---

	<p>Transportstyrelsen reviderar avgifterna årligen och uppger nu att till följd av uteblivna avgiftshöjningar under coronapandemin så har negativa balanser upparbetats. När det gäller tillsyn torde betydligt färre kontroller ha genomförts. Om det stämmer, har det påverkat myndigheternas totala behov av att höja avgifter?</p> <p>Redovisning av avgiftsförändringar saknar alljämt transparens.</p> <p><b>Närmare om förslagen</b></p> <p>Nedan kommenteras närmare de individuella förslagen till avgiftsförändringar och Sveriges Åkeriföretags inställning till dem.</p> <p><b>8.1.2 Avgifter för tillstånd att bedriva förarutbildning</b></p> <p>Sveriges Åkeriföretag vidhåller vad vi, tidigare i vårt remissvar av den 12 augusti 2022, yttrat över avgiftsökningen avseende fortbildning enligt bestämmelserna om yrkesförarkompetens avseende godstransporter (YKB). Viktningen av avgiftsuttaget mellan grundutbildning och fortbildning (YKB) är svårförståeligt. Grundutbildningen omfattar 280 timmar alternativt 140 timmar i vissa fall och fortbildningen omfattar endast 35 timmar. Trots skillnaden är avgiften densamma och förslås nu höjas till 16 000 kr. Sveriges Åkeriföretag finner att bristen på transparensen gör den föreslagna höjningen svår att förstå och därmed inte möjlig att ytterligare kommentera.</p> <p><b>8.7.1 Tillsyn över krav på installationer för alternativa drivmedel</b></p> <p>Den som är ägare av en laddningspunkt ska lämna information om kompatibiliteten mellan fordonet och laddningspunkten.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår att det införs en helt ny avgift för tillsyn över ovan krav och att avgiften tas ut med löpande timtaxa.</p> <p>I förslaget framkommer att det idag inte finns någon avgift och att sådan föreslås uppgå till löpande taxa om 1700 kr/tim. Det framstår dock som oklart vem eller vilka som träffas av</p>	<p><b>Gemensam avgiftsnivå för fortbildning och grundutbildning - tillstånd att bedriva yrkesförarkompetens</b></p> <p>Längden på utbildningen som tillståndsansökan avser har ingen direkt avgörande påverkan på tiden det tar att pröva en ansökan om dessa tillstånd. Det finns mycket i prövningen som är detsamma oavsett längden på utbildningen.</p>
--	--	---

	<p>lagstiftningen då infrastrukturen och tillhandahållandet av alternativa drivmedel är i stark förändring. Vidare är frågan hur tillsynen skall gå till och i vilken omfattning den kommer ske. I avsaknad av ytterligare information är det svårt för Sveriges Åkeriföretag att ha en uppfattning om taxans storlek.</p> <p><b>8.8.3 Undantag från föreskrifter om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.</b> Avgiften höjs med 400 kr utan att ett bättre beräkningsunderlag presenteras. Sveriges Åkeriföretag kan därför inte yttra sig över föreslagen avgiftshöjning.</p> <p><b>8.8.7 Tillsyn över företag med trafik tillstånd</b> Transportstyrelsen genomförde 2022 en kraftig ökning av avgiften från 1600 kr till 2500 kr. Nu vill Transportstyrelsen höja med ytterligare 400 kr till 2 900 kr. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig en sådan höjning då det är förhållandevis få företag som erhåller en kontroll. Myndigheten har inte heller denna gång presenterat några siffror på hur många företag som får en kontroll. Det är svårt att motivera en sådan stor höjning under en två års period utifrån nyttan för kollektivet.</p> <p><b>Övrigt</b> Sveriges Åkeriföretag står gärna till myndighetens förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.</p>	<p><b>Tillsyn av företag med trafik tillstånd</b> Transportstyrelsen har stärkt upp tillsynen med utökad antal medarbetare inom detta område, därigenom ökar kostnaderna. Samtidigt finns ett stort underskott inom denna verksamhet. Sammantaget gör detta att Transportstyrelsen behöver höja avgiften för tillsyn inom flera delar av verksamheten inom yrkestrafik.</p> <p>Tillsynen säkerställer att gällande författningar följs, att en innehavare inte får konkurrensfördelar och att olämpliga företagare inte kan bedriva yrkestrafiksverksamhet. Tillsynen gynnar därmed hela kollektivet och olika tillståndshavare kommer att vara föremål för tillsyn under olika år.</p>
Tågföretagen	<p>Tågföretagen har tagit del av Transportstyrelsen förslag till förändringar gällande föreskrift TSFS 2016:106 om avgifter och inkommer med remissvar enligt nedan.</p> <p><b>Bakgrund till förslaget</b> I linje med Transportstyrelsens uppdrag – myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning samt reglering – tas avgifter ut för finansiering av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Transportstyrelsen ser årligen över och reviderar avgifterna i syfte att uppnå självkostnadstäckning och ett ändamålsenligt avgiftsuttag. På grund av uteblivna avgiftshöjningar, till viss del på grund av coronapandemin, har Transportstyrelsen upparbetat negativa balanser. Regeringen har därmed beslutat att förlänga</p>	Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.



	<p>tiden för balans inom luftfart, sjöfart och vägtrafik. Detta innebär att avgifterna inom andra områden, till exempel järnväg, höjs från och med 2024.</p> <p><b>Avgiftshöjningar järnväg</b></p> <p>Inom tillsynen föreslår Transportstyrelsen förändrade avgiftsstrukturer och höjningar för infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer. Vad gäller tillståndsprövning föreslås höjningar för utbildningssamordnare och examinatorer, utfärdade av lokförarbevis och löpande timtaxa för godkännande av fordon. Transportstyrelsen föreslår även ett antal nya avgifter för godkännande av fordon och infrastruktur, registrering av fordon i det europeiska fordonsregistret, marknadstillsyn över järnvägsföretag samt förnyelse av lokförarbevis.</p> <p>Anledningen till omfattande avgiftshöjningar för järnvägen är att avgifterna inte har justerats upp på flera år, utan har varit föremål för sänkningar sedan 2020.</p> <p><b>Tågfaretagens synpunkter</b></p> <p>Tågfaretagen anser att avgiftsstrukturen är en viktig del för att uppnå en fungerande järnvägsmarknad och ett styrmedel för att uppnå klimatmålen. Järnvägen är avgörande för måluppfyllelse inom hållbarhet, klimat och tillgänglighet, samtidigt som järnvägen lever under ett ständigt kostnadstryck orsakat av diverse utmaningar kopplade till bland annat det nya planeringssystemet MPK.</p> <p>Under de senaste åren har samtliga järnvägsföretag fått utstå kraftiga ekonomiska förluster och ökade kostnader till följd av ett försämrat planeringsläge och ändrade omvärldsförutsättningar. Att lägga på ytterligare kostnader, i enlighet med Transportstyrelsens förslag, är inte lämpligt.</p> <p>Tågfaretagen vill i synnerhet påpeka att det är viktigt att inför framtida avgiftshöjningar ha omvärldsläget och andra utmaningar i åtanke när avgiftshöjningar bestäms.</p> <p>I övrigt har Tågfaretagen inget ytterligare att erinra förslaget som lämnats i remissunderlaget.</p>	
VTI, Statens väg - och transportforskningsinstitut	Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss. VTI har inte den information som krävs för att i detalj kommentera enskilda förslag och förändringar beträffande Transportstyrelsens avgifter. Några generella synpunkter önskar vi emellertid delge:	Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VTI är positiva till att intäkterna tillfaller statskassan och att Transportstyrelsens verksamhet anslagsfinansieras, för att undvika incitament att via avgifter utöka sina egna intäkter.</li> <li>• Avgifterna baseras på kalkyler över ärendevolymer och kostnadsnivåer (sid. 6 i PM:en). Längre ned på samma sida anges att verksamhetsutveckling och nya tillkommande regler är exempel på när avgifter kan sänkas respektive höjas. Det framgår inte om någon annan än Transportstyrelsen är delaktiga i framtagandet av dessa kalkyler och bedömningen av verksamhetsutvecklingens påverkan på avgifterna. En oberoende granskning kan behöva göras av kalkylerna för att öka förståelsen och legitimiteten för Transportstyrelsens avgifter.</li> <li>• Vi är medvetna om att avgiftsförordningen förordar full kostnadstäckning. Men, en viktig fråga är ändå om Transportstyrelsens avgifter följer någon form av samhällsekonomiskt effektiv marginalkostnadsprissättning, vilket inte framgår av PM:en. Ett fast timpris tyder emellertid på att så inte är fallet. En annan princip för att öka betalarens förståelse för vad vederbörande betalar för vore att i högre grad differentiera timpriserna. Olika typer av handläggning genomförs av olika kompetenser på Transportstyrelsen och en differentiering av timpriset, utifrån marginalkostnadsprissättning, skulle öka transparensen kring vad som betalas för. Det är heller inte helt klart om gemensamma overheadkostnader ska ingå i avgifterna.</li> <li>• Det framgår inte av PM:en vad som är syftet med att de fyra trafikslagen behandlas separat i frågan om Transportstyrelsens avgiftsuttag. Många verksamheter är trafikslagsövergripande, ex. kollektivtrafik, och det är lite oklart om tillsyn där sker uppdelat på trafikslagen. En avgiftsstruktur för samtliga trafikslag kan övervägas, där skillnader i olika avgiftsslag är baserad på marginalkostnadsprinciper.</li> </ul>	
<p>Drivkraft Sverige</p>	<p>Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.</p> <p>Drivkraft Sverige har fått förslag på remiss och har följande att anföra.</p>	

	<p>Sammanfattning</p> <p>Drivkraft Sverige anser att avgiftshöjningar kan vara motiverade om de motsvarar en kostnad och den avgiftsbelagda åtgärden bidrar till ett mervärde för bransch eller samhälle.</p> <p>Vad gäller avgifterna för ”Tillsyn över återföring av bensenångor” samt ”Tillsyn över krav på installationer för alternativa drivmedel” anser Drivkraft Sverige att det råder oklarheter kring detta.</p> <p>Övergripande om förslagen</p> <p>Transportstyrelsen gör årligen en översyn av avgifterna i syfte att säkerställa att intäkterna motsvarar kostnaderna. Grundregeln är att myndigheten ska balansera sina avgifter över en treårsperiod. Med särskilt beaktande av pandemin har myndigheten beslutat att inte höja avgifterna i tillräcklig utsträckning under de senaste åren vilket föranlett ett underskott. Enligt Transportstyrelsens regleringsbrev ska avgifterna inom luftfart, sjöfart och vägtrafik balanseras till och med 2028. För 2024 föreslås därför höjningar av befintliga avgifter och införande av nya avgifter som bedöms öka myndighetens intäkter från järnväg med 32 procent, från luftfart med 13 procent, från sjöfart med 6 procent och från vägtrafik med 9 procent.</p> <p>Drivkraft Sverige anser att avgiftshöjningar kan vara motiverade om de motsvarar en kostnad och den avgiftsbelagda åtgärden bidrar till ett mervärde för bransch eller samhälle.</p> <p>Det finns dock risk att vissa avgifter främst gör olika verksamheter dyrare att bedriva utan att det skapas ett mervärde för någon. Givet den politiska ambitionen att sänka hushållens kostnader för drivmedel kan det finnas skäl att därför ompröva vissa avgifter. På samma sätt riskerar avgifter på tillhandahållare av alternativa drivmedel, laddinfrastruktur och uthyrningstjänster att på marginalen försvåra och fördyra klimatomställningen. Det är ur detta perspektiv viktigt att Transportstyrelsen återkommande överväger effektiviseringar av tillsynen, i vissa fall skulle till exempel digitala möten kunna minska tidsåtgången och reskostnaden förknippad med tillsynen.</p> <p>Synpunkter på specifika avsnitt</p> <p>8.6.1 Tillsyn över återföring av bensenångor</p> <p>Under avsnitt 8.6.1 tillsyn över återföring av bensenångor föreslår Transportstyrelsen en ändrad formulering som förtydligar att en årsavgift ska debiteras per bensinstation inte per</p>	
--	---	--

	<p>tillståndsinnehavare. För att uppnå full kostnadstäckning föreslås en årsavgift på 900 kronor per bensinstation.</p> <p>Drivkraft Sverige har tidigare efterfrågat ett förtydligande av vad som avses, om avgiften gäller per station eller per tillståndstagare. Detta klargör nu Transportstyrelsen genom att föreslå en avgift per station. Fler oklarheter finns dock mellan formuleringen av vad avgiften ska täcka och syftet med tillsynen. Enligt lagkrav så kontrollerar redan majoriteten av bolag sin gasåterföring via ackrediterade företag. Utöver detta genomförs även egenkontroller av gasåterföringssystemen. Det är viktigt att säkerställa att inte dubbelkostnader och dubbelarbete skapas utan att ytterligare nytta tillkommer. Sammantaget ställer vi oss frågande till syftet med avgiften och dess mervärde för samhället.</p> <p>8.7.1 Tillsyn över krav på installationer för alternativa drivmedel</p> <p>Transportstyrelsen föreslår att en ny avgift införs för tillsyn över krav på installationer för alternativa drivmedel och att avgiften tas ut med en löpande timtaxa om 1700kr/tim.</p> <p>Utifrån förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel utgör alternativa drivmedel bland annat, väte, el, gasol, syntetiska bränslen, metangas och biodrivmedel enligt definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Drivkraft Sverige anser att Transportstyrelsen bör förtydliga vad tillsynen avser.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avser Transportstyrelsen enbart drivmedel som inte är reduktionspliktiga, t.ex. el, fordonsgas och E85? Eller avses även biodrivmedel om de omfattas av reduktionsplikten och endast utgör en komponent i bensin eller diesel? I detta fall kan "tillsyn över krav på installationer för alternativa drivmedel" framstå som en vilseledande beskrivning.</li> <li>• Antalet ägare av laddpunkter som hypotetiskt skulle behöva betala för tillsynen är väldigt stort vilket kan motivera ett förtydligande avseende vilka som primärt avses.</li> </ul> <p>Drivkraft Sverige är positiva till tydlig och ändamålsenlig konsumentinformation vid pumpar och på laddpunkter. Vad gäller drivmedel i pumparna bör det dock ligga i varje stations intresse att vara tydlig med detta vilket borde begränsa tillsynsbehovet.</p>	<p><b>Fråga om syftet med avgift för tillsyn över återföring av bensinångor</b></p> <p>Transportstyrelsen har i uppgift att kontrollera att stationerna har genomfört de kontroller som med viss regelbundenhet krävs. För det har vi kostnader som ska täckas av en avgift.</p> <p><b>Förtydligande av vad som avses med alternativa drivmedel</b></p> <p>I 2 § lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel anges att med alternativa drivmedel avses bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn.</p> <p>I 2s § förordningen (2016:917) om krav på installationer om alternativa drivmedel har det förtydligats att det avses bland annat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- el,</li> <li>- väte,</li> <li>- biodrivmedel enligt definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen,</li> <li>- syntetiska och paraffiniska bränslen,</li> <li>- metangas, och</li> <li>- gasol.</li> </ul> <p>Det kan inte uteslutas att fler drivmedel kan komma att omfattas.</p>
--	--	--

<p>Näringslivets Regelnämnd NNR</p>	<p>Näringslivets Regelnämnd NNR har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;</p> <p><b>Bakgrund</b></p> <p>Transportstyrelsens uppgifter, tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning finansieras genom avgifter. De avgifter som tas ut går till statskassan och Transportstyrelsen tilldelas istället ett anslag varje år. Transportstyrelsen reviderar årligen avgifterna i syfte för att uppnå full kostnadstäckning och ett ändamålsenligt avgiftsuttag och föreslår nu nya avgifter för trafik på väg, järnväg, luft- och sjöfart.</p> <p>Transportstyrelsens principer för avgiftsuttag och kostnadsfördelningar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den som betalar en avgift ska kunna se vad han/hon betalar för.</li> <li>• Alla som ingår i ett kollektiv får betala en årlig avgift men det utförs bara tillsyn av vissa företag under året. Hela branschen anses få nytta av att Transportstyrelsen gör ett stickprov.</li> <li>• Kostnaden för en specifik grupp av företag styrs bl.a. av - typ av verksamhet, - typ av fordon, - spårlängd, - vikt och - antal tillstånd.</li> <li>• Avgifterna bygger på den tid som läggs ner och kostnaderna inom respektive område. Varje medarbetare redovisar all sin tid.</li> <li>• Gemensamma kostnader såsom lokalkostnader, ekonomi-, juridik-, arkiv- och personalfunktioner fördelas efter den arbetstid som är direkt kopplad till en ärendetyp.</li> <li>• Transportstyrelsen arbetar mycket med uppföljning av sina kostnader.</li> <li>• Transportstyrelsen arbetar ständigt med förbättringar och effektiviseringar med målet att löpande genomföra kostnadsbesparingar.</li> </ul> <p><b>Kostnadsuppföljning</b></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</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>
---	---	---

	<p>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 finns ett behov av 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>Av remisspromemorian framgår att den föreslagna timkostnaden på 1700 kr ska inbegripa kostnader för lokaler, ekonomifunktion, juridiskt stöd, arkivarbete, IT-kostnader och en HR-avdelning. NNR noterar i detta sammanhang att Livsmedelsverket nyligen fått underkänt av Kammarrätten i Stockholm<sup>5</sup> när det gäller att inkludera myndighetens samtliga kostnader i timkostnaden för tillsyn. I stället menar Kammarrätten att enbart kostnader som har ett direkt samband med tillsynen kan räknas in, och detta bland annat i enlighet med proportionalitetsprincipen. NNR menar att Transportstyrelsen behöver se över hur man tillämpar principen om full kostnadstäckning så att denna stämmer överens med proportionalitetsprincipen. NNR menar exempelvis att det är orimligt om företagen får höjda tillsynsavgifter enbart av det skälet att myndigheten i framtiden skulle kunna bli en dålig arbetsgivare och få ökade personalkostnader som följd.</p> <p><b>Rörlig avgift respektive fast avgift</b></p> <p>Transportstyrelsen redovisar på flera ställen att man tidigare infört en ny avgift och då gjort den rörlig. I nuläget finns det enligt myndigheten statistik från tillämpningen som gör det möjligt för myndigheten att i stället föreslå en fast avgift. Ett exempel på detta är EU-förordning 1321/2014 vilket ger en möjlighet att i stället för att ha egen organisation för kontroll och förvaltning av fortsatt luftvärdighet (CAMO) ingå avtal med en CAMO inom samma företagsgrupp. Ett sådant avtal/kontrakt kräver funktioner, processer och dokumentation som i sin tur kräver tillsyn och tillståndshantering. Avgiften för 2023 var 1400 kr per timme för kontrakterad CAMO inom Sverige och är nu föreslagen att bli 41 200 kr i fast avgift. NNR</p>	<p><b>Hänvisning till Kammarrättsdom</b></p> <p>Kammarrättens dom som NNR hänvisar till föranleder ingen ändring av förslaget.</p>
--	---	--

<sup>5</sup> Stockholm KR 5065-18 Dom 2020-10-23

	<p>menar att remissinstanserna, för att kunna bedöma hur väl denna avgift motsvarar myndighetens arbetsinsats och nyttan för företagen, behöver en redovisning av den statistik som ligger till grund för förslaget. Underlagen behöver kompletteras i detta avseende.</p> <p>Undantagsvis redovisas också förslag på att byta en fast årlig avgift till en rörlig avgift. Detta gäller exempelvis för ”Inspektion av ny verksamhetslokal för ny eller befintlig flygläkare”. NNR frågar sig vad som ligger bakom denna föreslagna förändring. Underlagen behöver kompletteras i detta avseende.</p> <p><b>Avgiftsnivåer</b></p> <p>NNR noterar att många avgifter avses höjas men finner det naturligtvis positivt att Transportstyrelsen även föreslår sänkta avgifter på vissa områden. NNR 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 avgifterna är på rätt nivå behövs ytterligare underlag, menar NNR.</p> <p>För att åstadkomma ökad transparens anser NNR att Transportstyrelsen i sina underlag också behöver redovisa en resultaträkning per år för varje område som noggrant visar myndighetens nedlagda kostnader i förhållande till de intäkter man haft från respektive avgift.</p> <p>När det gäller förklaringar till höjningar av avgifter noterar NNR att detta i de allra flesta fall saknas. Detta blir särskilt framträdande i kontrast till de höjningar där det faktiskt lämnas förklaringar. Avgiften för att begära dubblett av registreringsbevis med beställning via postförskott föreslås höjas från 150 kr till 185 kr. Förklaringen som anges är ”ökade portokostnader”. Om höjningar går att förklara i vissa fall måste de gå att förklara i samtliga fall. NNR utgår från att myndigheten vet varför höjningarna görs (dvs att myndigheten vet mer än att kostnaderna på totalen har stigit) men att denna information inte förs vidare till remissinstanserna och till beslutsfattarna. Denna brist behöver åtgärdas.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår flera nya avgifter. Det föreslås att en avgift på 2900 kr införs för tillsyn över företag med biluthyrningstillstånd. NNR saknar här en redovisning av vilka tillsynsåtgärder som avses ligga bakom. NNR frågar sig exempelvis hur många tillsynsbesök</p>	<p><b>Tillsyn över biluthyrningstillstånd</b></p> <p>Transportstyrelsen utför så kallad skrivbordstillsyn som sker på underlag av impulser från andra myndigheter. Tillsynen säkerställer att gällande författningar följs, att en innehavare inte får konkurrensfördelar och att olämpliga företagare inte kan bedriva biluthyrningsverksamhet.</p>
--	---	--

	<p>myndigheten tror sig behöva göra under ett år och hur mycket tid som beräknas spenderas på plats respektive i restid.</p> <p><b>Sjöfart</b></p> <p>Enligt remissunderlagen har hamnar och hamnanläggningar normalt ett tillsynsbehov en gång vart fjärde år. Avgiften för tillsyn av sjöfartsskydd i hamnanläggning är 22 000 kr i årlig avgift. NNR tolkar detta som att avgiften för ett tillsynsbesök (vart fjärde år) är 88 000 kr. NNR frågar sig om detta, gentemot företagen, är ett transparent sätt att hantera avgiftsuttaget. NNR frågar sig exempelvis hur avgiftsuttaget ska hanteras om ett planerat tillsynsbesök inte kan genomföras p.g.a. tidsbrist hos myndigheten.</p> <p><b>Luftfart och Järnväg</b></p> <p>Inom luftfart föreslås avgiftsjusteringar inom olika områden. Luftfarten är en internationell verksamhet och det är nödvändigt att jämföra de aktuella 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 luftfartsområdet finns modeller för finansiering av tillsyn i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företagen. NNR efterfrågar en redovisning av vilka överväganden som har gjorts angående alternativa lösningar, istället 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</p>	<p><b>Sjöfart</b></p> <p>Verksamheten är skyldig att utföra tillsyn med en viss periodicitet. Tidsbrist är inte ett accepterat undantag.</p>
--	--	--



	<p>konkurrensförutsättningar för dessa, och sedan utreda om dessa skulle vara möjliga också i Sverige.</p> <p>När det gäller alternativa lösningar skulle NNR också gärna se en utredning av vilka konsekvenserna skulle bli av ett införande av efterhandsdebitering på något eller några områden. Detta vore av intresse för berörda branscher och för Transportstyrelsen då fördelarna med efterhandsdebitering av tillsyn har uppmärksammats av Regeringen och införts av Livsmedelsverket sedan 1 januari 2022 när det gäller livsmedelskontrollen.<sup>6</sup></p> <p><b>Vägtransport</b></p> <p>Transportstyrelsen föreslår en höjning av avgiften för kontroll av hållbarhetskrav enligt avgasreningsförordningen med 10 kronor. Det anges att antalet nyregistrerade fordon minskar och därmed minskar även intäkterna från avgiften. Med antagandet att Transportstyrelsens kostnader är desamma uppstår en brist som behöver täckas. NNR frågar sig om inte ett minskat antal ärenden skulle kunna medföra mindre arbete för myndigheten. Transportstyrelsen behöver förklara varför inte ett reducerat antal ärenden leder till reducerad arbetstid och vilken kostnadsbesparing detta medför. Det är omöjligt för remissinstanserna att bedöma relevansen i höjningen samt möjligheterna till ökad effektivitet i registerhållningen, som alternativ till höjda avgifter. Tio kronor må förefalla en liten höjning i nominellt belopp men behöver sättas i relation till den nu gällande avgiften per fordon, som är 40 kronor. Det handlar alltså om en 25 procentig höjning av avgiften. Ingenting sägs om konsekvenserna av denna höga procentuella höjning. Underlagen behöver kompletteras.</p> <p>NNR noterar att Transportstyrelsen angående avgiften för tillsyn över besiktningsföretag skriver att man har förstärkt tillsynen och utökat med flera årsarbetskrafter. NNR frågar sig om denna beskrivning grundar sig i en behovsanalys, exempelvis ett ökat antal felaktigt godkända bilar vid besiktning. Om myndigheten menar att det finns en ökad risk i verksamheten hos</p>	<p><b>Avgift för kontroll av hållbarhetskrav enligt avgasreningsförordningen</b></p> <p>Transportstyrelsen har valt att stoppa förslaget om att höja avgiften för hållbarhetsprov.</p> <p><b>Fråga om behovsanalys för förstärkt tillsyn över besiktningsföretag</b></p> <p>Transportstyrelsen har i uppdrag av regeringen att genomföra tillsyn av besiktningsmarknaden i enlighet med regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Transportstyrelsen.</p>
--	---	---

<sup>6</sup> <https://www.livsmedelsverket.se/foretagande-regler-kontroll/nyheter-for-livsmedelsforetag/nyheter-for-foretag/nu-infor-livsmedelsverket-efterhandsdebitering-av-sina-kontrollavgifter>

	<p>besiktningföretag måste detta redovisas för remissinstanserna och för beslutsfattare. Underlagen behöver kompletteras i detta avseende.</p> <p>Angående frågan om årsavgift eller löpande timtaxa noterar NNR att Transportstyrelsen under avsnitt 8.2.1 (tillsynsavgift för kollektivtrafikmyndigheter) skriver att den nu gällande löpande timtaxan inte fullt ut är kostnadstäckande, och därför istället föreslår en fast avgift. NNR saknar i detta sammanhang ett klargörande av vilka arbetsuppgifter, utöver tillsynsarbetet, som myndigheten utför och om det är detta sammanhang som orsakar den bristande kostnadstäckningen.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår en ny avgift för tillsyn över vägsäkerhet, 190 kr per kilometer väg. Rimligheten i denna prissättning är svår att greppa för remissinstanserna, menar NNR. Ett klargörande av arbetsuppgifter och tidsåtgång för tillsynen skulle bl.a. behövas för att remissinstanserna ska kunna bilda sig en relevant uppfattning om förslaget. Underlaget behöver kompletteras.</p> <p><b>Riskstyrning</b></p> <p>NNR uppfattar av underlagen att Transportstyrelsen tar viss hänsyn till risk i styrningen av sina tillsynsinsatser. Med riskstyrning avser NNR att företag som på olika sätt visar att de bedriver en seriös verksamhet ska få mindre kontroll samtidigt som andra företag får mer. En riskstyrd tillsyn kan också ta hänsyn till information från annan tillsyns- eller tillståndsverksamhet inom samma eller närbesläktad myndighetsverksamhet. NNR skulle vilja ta del av vilka informationskanaler, vid sidan om den egna tillsynsverksamheten, som utnyttjas för att styra kontrollen dit där den gör störst nytta. En redovisning av sådan kunskapsinhämtning skulle kunna bidra till remissinstansernas möjlighet att bedöma effektiviteten i tillsynsverksamheten och relevansen i avgiftsuttaget.</p> <p>Eftersom tillsyn handlar om att bedöma verklighetens överensstämmelse med ett teoretiskt regelverk måste det finnas en medvetenhet om att olika bedömningar av likartade omständigheter kan förekomma. Förekomsten av dessa olikheter behöver minimeras och NNR menar att Transportstyrelsen bättre behöver redovisa ett strukturerat arbete med att uppnå största möjliga samsyn mellan olika handläggare inom myndigheten. Med största möjliga likhet</p>	<p><b>Fråga om arbetsuppgifter kopplat till tillsyn över kollektivtrafikmyndigheter</b></p> <p>Transportstyrelsen administrerar och planerar tillsyn samt gör riskvärderingar som inte direkt kan debiteras ut genom timtaxa. Därmed behöver införas en fast årlig avgift för att gå mot full kostnadstäckning.</p>
--	---	---

	<p>i bedömningar bör också den upplevda olikheten i handläggningseffektivitet i relation till avgiften, minska. Underlagen behöver kompletteras på denna punkt.</p> <p><b>Slutsats</b> Med anledning av ovan noterade brister i underlaget anser NNR att Transportstyrelsen behöver göra en kompletterande konsekvensutredning av förslagen.</p>	Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.
Svensk Sjöfart	<p>Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.</p> <p>Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss. FSS förstår självfallet att Transportstyrelsen, TS, likt många andra måste höja sina avgifter, men vi förstår inte hur de i delar kan vara så kraftiga. Till detta kommer då att det i underlaget framgår att ytterligare höjningar är att vänta (sjöfart skall vara i balans 2028). För 2024 föreslås en ökning för ett lotsärende på närmare 300%. Vilka ökningar kan vi förvänta för åren 2025 - 2028? Grundavgiften, och avgiften för praktiskt- och teoretiskt prov för lotsdispens ökar med ca. 40%. Har vi motsvarande höjningar att vänta de kommande åren? Har beräkningar gjorts på effekterna av de nya lotsreglerna?</p> <p>Grundavgift för nybyggen, ombyggen och inflaggning höjs med ca. 65%. FSS noterar den samtidiga justeringen att fakturering kommer göras utifrån ärende och inte förrättning. Vad detta kommer innebära i praktiken hoppas vi kan följas upp. FSS noterar justeringen kring "...system och metoder för hantering av barlastvatten" och hoppas att den förändringen något beaktar att "Ballastwater management plan" är fullt ut delegerad till klassen.</p> <p>FSS upprepar det vi skrev i förra årets remiss att vi måste få förstå de bakomliggande orsakerna till de kraftiga höjningarna, år 2024 och åren fram till 2028. FSS kan inte acceptera så kraftiga höjningar utan djupare förståelse.</p>	<p>Redan innan pandemin annonserades att kraftiga höjningar var att vänta inom Lotsdispenser. Besluten att inte eller bara delvis justera avgifterna under pandemin har tyvärr inneburit att underskottet ökat och kravet på höjningarna ökat.</p> <p>Även om det är en höjning av grundavgiften är det även en förändring vad gäller principer för uttag. Ett ärende består av flera förrättningar. I stället för att ta ut tidigare avgift vid flera tillfällen (för de olika förrättningarna) tas den nya högre avgiften ut vid ett tillfälle. Det torde få följden att det totala avgiftsuttaget inte ökar.</p>
SFSA Holding KB	<b>Härmed lämnas våra synpunkter men vi lämnar inga detaljerade förslag utan föreslår följande:</b>	Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.

	<p>Vi anser att:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportstyrelsen bör hålla nere era avgiftshöjningar generellt.</li> <li>• Transportstyrelsen bör göra en ordentlig konsekvensanalys av höjningarnas effekt på marknaden.</li> </ul> <p>Dessutom är det oroande att fler och fler avgifter går mot en rörlig avgift vilket försämrar förutsägbarheten väsentligt.</p>	
<p>Svenska Transportarbetareförbundet</p>	<p>Sammanfattning av Transportstyrelsens förslag</p> <p>Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2023-06-21 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslaget till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Transportstyrelsen har, bland annat till följd av uteblivna avgiftshöjningar under pandemin, upparbetat negativa balanser. Med anledning av det här har regeringen beslutat om förlängd tid för balans inom luftfart, sjöfart och vägtrafik, vilket innebär att avgifterna behöver vara balanserade senast 2028. Flera avgiftshöjningar kommer redan år 2024. Sammantaget beräknar Transportstyrelsen att avgifterna inom flera områden höjs med cirka tio procent.</p> <p>Transportarbetareförbundet organiserar i huvudsak arbetare som arbetar inom vägtrafik. Våra kommentarer på denna remiss gäller därmed enbart vägtrafikområdet.</p> <p>Förbundets synpunkter</p> <p>Transport förstår Transportstyrelsens behov av att ändra myndighetens föreskrifter om avgifter och att därmed höja majoriteten av avgifterna. Förbundet konstaterar att avgifterna måste höjas om myndigheten ska nå balans i verksamheten.</p> <p>Förbundet tycker samtidigt att avgiftshöjningarna är olyckliga och dåligt timade med anledning av den ekonomiska osäkerhet många företag och arbetare befinner sig i just nu. Att höja en del avgifter, såsom utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis är något som kan slå mot i synnerhet arbetare och särskilt de som behöver det i sin yrkesutövning.</p>	<p>Vi hänvisar till de inledande kommentarerna.</p>

	<p>Vi välkomnar särskilt myndighetens försök att rensa upp bland taxiförarlegitimationerna. Dagens 80 000 legitimationer är inte hållbart alls för branschen. Enligt Transports beräkningar finns enbart 15 000 yrkesverksamma taxiförare.</p>	
--	--	--