

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Gemensamt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saknar konsekvensutredning som tydligt redovisar syfte med förslag, utreder och överväger alternativa lösningar eller modeller samt belyser konsekvenserna och effekter på företagets konkurrenskraft. - Vill se samlad översyn av samtliga transportmyndigheters avgifter. - Efterlyser mer djupgående arbete med internationella jämförelser (inkl. järnväg) - Redovisningen av nya och förändrade avgifter är inte transparent. Motivering till avgiftsökning saknas. Redovisa en resultaträkning per år för varje område som visar kostnader och intäkter för respektive avgift. - Anser att kompletterande konsekvensutredning måste göras innan beslut. 	<p>Transportstyrelsen ansvarar för de avgifter som vi tar ut för vår verksamhet och för att avgifterna uppfyller de principer som finns för uttaget. I vårt uppdrag ingår inte att göra konsekvensbeskrivningar som omfattar internationella jämförelser eller fler myndigheter inom transportsområdet. Vi ser ändå att det kan vara bra med ett utökat samarbete med övriga myndigheter inom området transporter och ser över möjligheterna att inleda ett sådant samarbete inom avgiftsområdet. Vi gör internationella jämförelser inom de områden det anses vara möjligt.</p> <p>De föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensanalyser som andra föreskrifter som remitteras. När det gäller avgifter genomför vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag. Vi beskriver på ett övergripande sätt vilka förändringar som görs av avgifterna, varför en förändring görs och vilka som berörs.</p> <p>Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. Det krävs eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner. Men vi inser att vi kan bli bättre på att beskriva hur vi arbetar med effektivitet och tar med oss synpunkten inför kommande konsekvensbeskrivningar.</p> <p>Eftersom vår verksamhet sträcker sig över ett så brett område och över fyra trafikslag, har vi väldigt många olika avgifter, fler än 800. I beskrivningen av förändringarna är det därför svårt att gå in på hur varje avgift är beräknad för att vara helt transparent. Vi kan däremot bli bättre på att beskriva principerna för hur vi fördelar våra kostnader.</p> <p>Regeringen avser - enligt budgetpropositionen 2017 - att hantera återstående frågor kring Transportstyrelsens avgifter i kommande regleringsbrev och genom ändringar i förordningar. I och med det bedömer regeringen att de två tillkännagivanden som riksdagen har riktat till regeringen om Transportstyrelsens avgifter inte kommer att utredas ytterligare. Vi har bedömt att de avgiftsjusteringar som görs till 2017 är nödvändiga för att inte öka de obalanser som finns.</p>
<p>Gemensamt</p> <p>Inledningsvis upplevs det vara svårt att se hur en sammanhållen föreskrift uppdelad på fem avdelningar – en för gemensamma bestämmelser och en för avgifterna inom respektive transportslag – skall kunna ses som att nuvarande regler för avgiftsföreskrifter (en för varje transportslag) ersätts med något nytt. Dock finns det fördelar i att tidigare modell med en enhetlig avgiftsmodell oavsett transportslag modifieras för att ta hänsyn till att olika transportslag kan ha olika tillståndsföranden vilket gör att handläggning samt beslutsprocess kan variera i både tid och resursutnyttjande varför varje avdelning bör vara transportslagsspecifik för varje enskilt transportslag beroende och baserat på hur tillståndsprövningsprocessen ser ut för just det transportslaget.</p> <p>Med hänsyn till framtida ökade satsningar intermodala transporter bör redan nu en "femte avgiftsmodell" övervägas där en enhetlig avgift betalas oaktat att fler än ett transportslag används för en specifik transport, något som inte bara förenklar förfarandet, i alla fall för en transportör eller transportköpare, utan även kan bidra till att öka attraktionskraften och konkurrenskraften för intermodala transporter genom minskat regelbruk. Att vid intermodala transporter behöva ta hänsyn till minst två olika avgiftsmodeller, såsom en för järnväg och en för vägtransporter, kan inverka negativt på överflyttning av gods från väg till järnväg eftersom godset även vid en överflyttning till järnväg fortfarande måste transporteras del av sträckan med vägtransport. Man ställer sig i detta avseende frågande till om en i lag reglerad tillsyn skall bekostas genom avgifter vilka tas ut av de parter som tillsynen avser.</p> <p>Man kan förstå att en tillståndsprövning samt registerhållning ingår i avgiftsunderlaget men att även myndighetens tillsyn skall avgiftsfinansieras (av de som tillsynen avser) är fel och tillsynen borde snarare i detta avseende likställas med regelgivning och finansieras med skattemedel på samma sätt som regelgivningen.</p> <p>Avslutningsvis menas att transparens är nödvändigt för att säkerställa att en aktuell avgift finansierar enbart avsedd och aktuell tillståndsprövning och registerhållning som sådan. Övriga administrativa uppgifter som utförs i annat syfte, men av samma enhet eller till och med samma personal, bör ej finansieras via just dessa avgifter.</p>	<p>I ett fungerande transportsystem krävs det att någon ger tillstånd till dem som ska använda tillståndet (till exempel att få frakta gods med lastbil eller köra tåg). Det krävs också någon som på olika sätt kontrollerar att systemet fungerar.</p> <p>Det finns olika sätt att finansiera verksamheten tillstånd och tillsyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • att använda pengar som staten får in via skatt – då delar alla i samhället på kostnaden • att den som vill ha ett tillstånd att köra bil, driva ett rederi eller en flygplats själv får betala både för att få tillståndet och för att någon kontrollerar att de följer reglerna. <p>I Sverige har riksdag och regering bestämt det sistnämnda, alltså att den som vill använda transportsystemet på något sätt också ska betala. De har också bestämt att det är Transportstyrelsen som ska ge tillstånd och utföra tillsyn. De avgifter vi tar ut ska därför täcka de kostnader vi har för att vi ska ha ett säkert, tillgängligt och miljövänligt transportsystem både idag och i framtiden.</p> <p>I mångt och mycket bygger avgifterna på den tid som vi på Transportstyrelsen lägger ner inom varje verksamhet. Tiden styr hur lönekostnader fördelas och ligger också till grund för hur gemensamma kostnader fördelas. Det kan till exempel röra sig om ekonomi-, juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende men som vi måste ha som statlig myndighet och som behövs för att vårt arbete ska fungera. När det gäller kostnader som är direkt kopplade till ett ärende belastar de just den verksamheten. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en del som direkt kan kopplas till en viss verksamhet och vissa kostnader som fördelas på fler verksamheter. Vi arbetar mycket med uppföljning av våra kostnader och vår tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna hamnar inom rätt område och hos rätt avgiftsbetalare i slutändan.</p> <p>Eftersom vår verksamhet sträcker sig över ett så brett område och över fyra trafikslag, har vi väldigt många olika avgifter, fler än 800. I beskrivningen av förändringarna är det därför svårt att gå in på hur varje avgift är beräknad för att vara helt transparent. Vi kan däremot bli bättre på att beskriva principerna för hur vi fördelar våra kostnader.</p>
<p>Gemensamt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Föreslår att avgiftshöjningar stoppas tills översynen av Transportstyrelsens tillsynsavgifter (i enlighet med Riksdagens tillkännagivande till Regeringen) är gjord. - Samtliga transportmyndigheter bör koordinera sina framtida avgiftshöjningar och genomföra gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. - Efterlyser en ökad transparens i Transportstyrelsens redovisning av direkta och indirekta kostnader för verksamheter som avgiftsfinansieras. - Föreslår effektiviseringsmål och handlingsplaner för att sänka kostnaderna för de olika verksamheterna. Utan effektivitetsmål är risken uppenbar för att avgiftshöjningar utgör lösningen för att finansiera myndighetens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Kostnader som i slutändan förs vidare till varuägare - Anser att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras (skattemedel) - Anser att i de fall av avgiftsfinansiering ska det finnas en tydlig koppling mellan en avgift som betalas av ett företag och en utförd motprestation från myndigheten. 	<p>Regeringen avser - enligt budgetpropositionen 2017 - att hantera återstående frågor kring Transportstyrelsens avgifter i kommande regleringsbrev och genom ändringar i förordningar. I och med det bedömer regeringen att de två tillkännagivanden som riksdagen har riktat till regeringen om Transportstyrelsens avgifter inte kommer att utredas ytterligare. Vi har bedömt att de avgiftsjusteringar som görs till 2017 är nödvändiga för att inte öka de obalanser som finns.</p> <p>Transportstyrelsen ansvarar för de avgifter som vi tar ut för vår verksamhet och för att avgifterna uppfyller de principer som finns. I vårt uppdrag ingår inte att göra konsekvensbeskrivningar som omfattar alla myndigheter på området transporter. Vi ser ändå att det kan vara bra med ett utökat samarbete med övriga myndigheter och ser över möjligheterna att inleda ett sådant samarbete vad gäller avgifter.</p> <p>Eftersom vår verksamhet sträcker sig över ett så brett område och över fyra trafikslag, har vi väldigt många olika avgifter, mer än 800. I beskrivningen av förändringarna är det därför svårt att gå in på hur varje avgift är beräknad för att vara helt transparent. Vi kan däremot bli bättre på att beskriva hur våra kostnader fördelas sig i stora drag. Det som kan sägas är att avgifterna i mångt och mycket bygger på den tid som vi lägger ner inom varje verksamhet. Tiden styr hur lönekostnader fördelas och ligger också till grund för hur gemensamma kostnader fördelas. Det kan till exempel röra sig om ekonomi-, juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende men som vi måste ha som statlig myndighet och som behövs för att vårt arbete ska fungera. När det gäller kostnader som är direkt kopplade till ett ärende belastar de just den verksamheten. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en del som direkt kan kopplas till en viss verksamhet och vissa kostnader som fördelas på fler verksamheter. Vi arbetar mycket med uppföljning av våra kostnader och vår tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna hamnar inom rätt område och hos rätt avgiftsbetalare i slutändan.</p> <p>I ett fungerande transportsystem krävs det att någon ger tillstånd till dem som ska använda tillståndet (till exempel att få frakta gods med lastbil eller köra tåg). Det krävs också någon som på olika sätt kontrollerar att systemet fungerar.</p> <p>Det finns olika sätt att finansiera verksamheten tillstånd och tillsyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • att använda pengar som staten får in via skatt – då delar alla i samhället på kostnaden • att den som vill ha ett tillstånd att köra bil, driva ett rederi eller en flygplats själv får betala både för att få tillståndet och för att någon kontrollerar att de följer reglerna. <p>I Sverige har riksdag och regering bestämt det sistnämnda, alltså att den som vill använda transportsystemet på något sätt också ska betala. De har också bestämt att det är Transportstyrelsen som ska ge tillstånd och utföra tillsyn. De avgifter vi tar ut ska därför täcka de kostnader vi har för att vi ska ha ett säkert, tillgängligt och miljövänligt transportsystem både idag och i framtiden.</p> <p>Transportstyrelsen menar att en motprestation kan ske direkt mot en avgiftsbetalare eller i vissa fall röra sig om en kollektiv motprestation. Det innebär att varje enskild individ eller företag som betalar en avgift inte kommer att få en direkt motprestation, exempelvis i form av en utförd tillsyn. Däremot tillfaller motprestationen hela det aktuella kollektivet som har nytta av den utförda tjänsten, exempelvis i form av en höjd säkerhetsnivå eller genom att främja konkurrensneutralitet inom ett område.</p>

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Järnväg</p> <p>Avgiftshöjningen mot järnvägsföretagen anses vara markant. Att höja avgiften med 30 % från år till år för en marknad som har en förväntad inflationshöjning på 1 % är oacceptabelt. Det upplevs vara orimligt att järnvägsbranschen ska få möta sådana avgiftshöjningar på grund av ineffektiv ärendehandläggning. Avslutningsvis poängteras att det är missvisande att avgiftsmodellen tar hänsyn till antalet anställda i verksamheten. Företagets huvudsakliga verksamhet bedrivs i ett annat land och endast ca 5 % av verksamheten bedrivs i Sverige.</p>	<p>Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. Det krävs eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner. Inom järnväg har vi tagit ut alltför låga avgifter inom vissa områden, vilket gör att intäkterna inte täcker våra kostnader, trots de effektiviseringar vi har genomfört.</p> <p>Vissa verksamheter inom trafikslaget järnväg uppvisar dessutom sedan flera år underskott, eftersom tidigare avgifter inte har täckt kostnaderna. En höjning av avgifterna är därför nödvändig för att balansera intäkter mot kostnader och komma tillrätta med det ackumulerade underskottet.</p> <p>Avgiften baseras på det antal anställda inkl entreprenörer (årsarbetskrafter) som krävs för att upprätthålla den verksamhet som omfattas av tillstånd utfärdade enligt järnvägslagen, i ert fall tillstånd för trafik i Sverige (del B).</p>
<p>Järnväg</p> <p>Registerhållningsavgiften för lokförare</p> <p>Flera liknande synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avgiften anses vara orimligt hög eftersom man som lokförare får stå för avgiften själv idag, 300 kr per år, förslaget är att höja till 500 kr per år. Registreringsavgiften på en bil är 50 kr, ett fartyg 500 kr samt att förnya sitt körkort 150 kr. En rimlig avgift är 150 kr var 10 år som ett körkort eftersom licensen motsvarar ett körkort. - Ifrågasätter avgiftshöjningen för lokförare från 300kr till 500kr. Avgiftshöjningen innebär att hela lokförarkollektivet åläggs att betala 2 750 000 kr i avgifter för att upprätthålla ett register. Har svårt att se hur upprätthållandet av registret kan ha en årskostnad om 2 750 000 kr. Av denna anledning ifrågasätts avgiftshöjningen. - Ytterligare en remissvarande finner det ytterst tveksamt att det med ett kollektiv bestående av 5 500 personer skulle krävas en avgiftshöjning från 300 till 500 kr per år för att klara kostnaderna för registret. 	<p>I registerhållningsavgiften ska förutom it-relaterade kostnader, som drift och underhåll av registret, även följande ingå:</p> <ul style="list-style-type: none"> • löpande registrering av regelbundna hälsokontroller för förare • utredningar av förare som inte uppfyller hälsokrav • utredningar när läkarutlåtande inte skickas in till Transportstyrelsen • utfärdanden av kopior av förlorade förarbevis • handläggning vid ändringar av personuppgifter, till exempel namnbyte • handläggning vid återkallanden av förarbevis • tillverkning av förarbevis. <p>Avgifterna för lokförarbevis ska dessutom inte bara täcka kostnaderna för det direkta arbetet och de resurser som krävs specifikt för att utföra en viss uppgift. De ska också täcka indirekta kostnader (till exempel kostnader för lokaler, kontorsarbetsplatser, administrationskostnader för ekonomi-, personal- och dokumenthantering samt ledningskostnader), som uppkommer för att vi ska kunna utföra våra uppgifter.</p> <p>Transportstyrelsen har krav på full kostnadstäckning, vilket innebär att vi måste täcka våra kostnader med avgifter.</p> <p>Underlaget för vilka kostnader som ska finansieras av respektive avgift får vi fram genom den tid- och ekonomiredovisning som vi tillämpar. Varje medarbetare redovisar på detaljerad nivå vilka verksamheter han eller hon har arbetat med. Det innebär att vi har en god uppfattning om hur mycket tid som förbrukas på respektive ärendekategori. Med detta underlag som grund fördelas sedan kostnaderna.</p> <p>Vår handläggning av lokförarbevis är betydligt mer omfattande än förnyelsen av körkort. Dessutom är antalet körkort mycket större än antalet lokförarbevis, vilket gör att kostnaden slås ut på en större mängd innehavare.</p>
<p>Järnväg</p> <p>Transportstyrelsen föreslår återgång till tidigare avgiftsmodell (före 2016) där kategorisering bestäms av antalet anställda i järnvägssektorn. Skälet till denna återgång framgår inte i remissförslaget.</p> <p>Att generellt föreslå avgiftshöjningar på en gång med ca 30% för 2017 anses vara en alltför kraftfull höjning som kommer att innebära stora kostnadsökningar för järnvägsföretagen. Kraftiga höjningar gjordes även 2016 vilket innebär (om beslut tas enligt remissförslaget) en mycket stor höjning sett under två års period. I förlängningen kommer kostnadsökningar att tas ut av järnvägsföretagens kunder, vilket anses vara helt förkastligt om Staten menar allvar med att försöka få "upp mer" gods på järnväg.</p> <p>Remissförslaget att inför 2017 höja avgiften med i stort sett 100% för utbildningsanordnare samt examinatorer är anmärkningsvärt. Man ser en stor risk i att framförallt de mindre företagen väljer att inte bibehålla sina tillstånd vilket i förlängningen kommer att innebära kostnadsökningar som tas ut av järnvägsföretagens kunder.</p> <p>Remissförslaget att inför 2017 höja avgiften med i stort sett 100% för registerhållningsavgift för fordon är anmärkningsvärt. Allmänt innebär hela remissförslaget stora kostnadshöjningar för framförallt järnvägsföretagen och det kan tyckas märkligt att föreslå stora justeringar av avgifter för att få kostnadstäckning.</p>	<p>Vi har valt att återgå till tidigare avgiftsmodell av flera skäl. Dels beror beror det på att vi tagit till oss remissynpunkter från föregående år, dels har vi minskat antalet avgiftsparametrar i samband med framtagandet av en sammanhållen avgiftsföreskrift.</p> <p>I Sverige har riksdag och regering bestämt att det är den som vill använda transportsystemet på något sätt som också ska betala. De har också bestämt att det är Transportstyrelsen som ska ge tillstånd och utföra tillsyn. De avgifter vi tar ut ska därför täcka de kostnader vi har för att vi ska ha ett säkert, tillgängligt och miljövänligt transportsystem både idag och i framtiden.</p> <p>Ett flertal verksamheter inom trafikslaget järnväg uppvisar sedan flera år underskott, eftersom tidigare avgifter inte har täckt kostnaderna. Höjning av avgifterna är därför nödvändig för att komma tillrätta med underskottet.</p> <p>Vi delar uppfattningen att det finns risk för att utbildningsanordnare och examinatorer inte väljer att behålla sina tillstånd. Bedömningen har dock gjorts att järnvägsföretagen kan bära de ökade kostnaderna.</p>
<p>Järnväg</p> <p>Avgiftshöjningarna innebär väsentliga ekonomiska belastningar. I en bransch med mycket små vinstmarginaler blir avgiftshöjningarna kännbara och gynnar inte den långsiktiga utvecklingen av sektorn. Man inser att den politiska inriktningen är att full kostnadstäckning ska uppnås. Men myndigheten måste arbeta med både sina kostnader och intäkter. Myndigheten kan minska sin kostnadsmassa genom effektiviseringar och prioriteringar för att därigenom minska behovet av avgiftshöjningar.</p> <p>Fördelning av avgifterna på företag av olika storlek</p> <p>Den föreslagna fördelningsmodellen med inrättande av de nya kategorierna storföretag och makroföretag innebär att de största företagen ska ta en större del av kostnadsökningen. Företagets uppfattning är att tillsynsbehovet många gånger är större hos de små och medelstora företagen och mindre hos de största, som oftast har en stabil organisation, lång erfarenhet och ett väl utvecklat säkerhetsstyrningssystem. Därför är företagets uppfattning att förhållandet snarast borde vara det omvända – att de största företagen borde bära en proportionellt mindre del av avgifterna. Skillnaden i avgifter för dessa kategorier är helt orimlig och kan på intet sätt motsvara att Transportstyrelsen arbetsinsats varierar i motsvarande grad.</p> <p>Avgift för utbildningsanordnare och examinatorer</p> <p>Det är positivt att det utreds att järnvägsföretag som enbart utbildar egen personal ska kunna göra det inom ramen för sitt säkerhetsintyg och inte drabbas av avgift som utbildningsanordnare och examinator. Företagets uppfattning är att den föreslagna avgiftshöjningen bör avvaktas och samordnas med den förändringen som beräknas genomföras under 2017.</p>	<p>Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. Det krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner. Vi inser att vi kan bli bättre på att beskriva hur vi arbetar med effektivitet och tar med oss synpunkten inför kommande konsekvensbeskrivningar.</p> <p>Vi har tagit ut alltför låga avgifter inom vissa områden, vilket gör att intäkterna inte täcker våra kostnader, trots de effektiviseringar vi har genomfört. Då behöver vi höja avgifterna för att nå balans mellan intäkter och kostnader. Avgifterna bygger på den tid som vi lägger ner inom varje verksamhet. Samtliga medarbetare registrerar tid och det återspeglas i avgiftsmodellen. Stora företag betalar därför en högre avgift än de små företagen.</p> <p>Transportstyrelsen har krav på full kostnadstäckning och tills utredningen kring avgiften för utbildningsanordnare och examinatorer är klar bedömer vi att full kostnadstäckning är nödvändig.</p>

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Järnväg</p> <p>Det räcker inte att som Transportstyrelsen bara analysera konsekvenserna av avgiftshöjningarna i förhållande till järnvägsföretagens omsättning. I en bransch med mycket små marginaler som är utsatt för hård konkurrens från personbil och lastbil måste man göra en betydligt bredare och djupare analys. Inte minst behövs det analyser av hur avgifterna och avgiftshöjningarna sammantaget påverkar tågets konkurrenskraft gentemot andra transportslag som har större utsläpp av växthusgaser och andra miljöförstörande ämnen.</p> <p>Transportstyrelsen beskriver sin tillsynsverksamhet som riskbaserad. Med riskbaserad tillsyn avses att Transportstyrelsen inriktar sina "tillsyner i första hand mot tillsynsobjekt och företeelser som har stor påverkan på marknadens funktionssätt."2 Det som texten beskriver är i själva verket en konsekvensbaserad tillsynsverksamhet. En riskbaserad tillsynsverksamhet skulle fokusera på de tillsynsobjekt och företeelser som har störst sannolikhet att negativt påverka marknadens funktionssätt. Kritiken riktas även mot förslaget om att höja den årsavgift som tas ut från Trafikverket, för marknadstillsyn av infrastrukturförvaltare med 10 000 spårkilometer eller mer, med nästan 100 %, från 2,253 miljoner kr/år till 4,5 miljoner kr/år. Det stämmer förvisso att avgiftshöjningen bara utgör 0,0015 procent av anslagsmedlen för banhållning. Samtidigt innebär avgiftshöjningen att ytterligare ca 2,5 miljoner kronor av bananslagen används till annat än till investeringar i underhåll eller anläggning av nya banor.</p> <p>Förslaget om att höja avgiften för tillsyn av utbildningssamordnare och examinatore höjs med nästan 100 procent, från 20 100 kr till 40 000 kr avvisas. Som Transportstyrelsen konstaterar är kollektivet som ska bära denna kostnad litet, 33 utbildningssamordnare och 31 examinatore, vilket gör att avgiften per aktör blir förhållandevis stor och kännbar, framförallt för de mindre aktörerna. I dag finns det en stor brist på lokförare, en brist som kommer att förvärras under de närmaste åren när många lokförare kommer att gå i pension. Som Transportstyrelsen skriver så finns det risk för att avgiftshöjningen leder till att vissa företag väljer att inte ha kvar sina tillstånd som utbildningssamordnare och examinatore. Det behövs fler och inte färre utbildningssamordnare och examinatore.</p> <p>Den 1 juli 2015 upphörde möjligheten att beviljas särskilt tillstånd för järnvägsföretag. Järnvägsföretag med sådant tillstånd får dock fortsätta att bedriva verksamheten till och med utgången av 2018. Därefter måste de som vill fortsätta med sin verksamhet ha tillstånd antingen i form av nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller i form av licens och säkerhetsintyg del A och säkerhetsintyg del B. För den som ansöker om nationellt trafiksäkerhetstillstånd föreslås en ansökningsavgift på 5 600 kronor. Avgiften anses vara orimligt hög med tanke på att, som Transportstyrelsen skriver, avgiften bara avser den administrativa hantering Transportstyrelsen kommer att ha för att hantera ansökan, fatta och registrera beslut om tillstånd samt registrering av företagets tillstånd i Transportstyrelsens IT-system.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår att den löpande timtaxan för godkännande av komponenter och tekniska delsystem ska öka från 1 400 kr/timme till 1 600 kr/timme. Den föreslagna avgiften anses vida överstiga timtaxan för kvalificerade konsulter i branschen. Det finns inga skäl till varför en myndighet där kostnader och avgifter ska gå jämt upp att ta ut högre timkostnader än konsultföretag som ska gå med vinst.</p>	<p>Föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensanalyser som andra föreskrifter som remitteras. När det gäller avgifter genomför vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag. Av den anledningen görs ingen konsekvensanalys av hur Trafikverket avser att finansiera avgiftshöjningen.</p> <p>Transportstyrelsen delar uppfattningen att det finns risk för att utbildningssamordnare och examinatore väljer att inte behålla sina tillstånd. Trots det bedömer Transportstyrelsen att höjningen kan bäras av företagen.</p> <p>Avgiften för ansökan om nationellt trafiksäkerhetstillstånd avspeglar Transportstyrelsens kostnader. Det arbete som utförs innefattar frågeställningar avseende tillståndet och vägledning i ansökningsförfarandet. Därutöver granskar vi inkommen ansökan, fattar beslut och diarieför ärendet.</p> <p>Den löpande timtaxa som Transportstyrelsen tillämpar är inte att likställa med den timtaxa som kvalificerade konsulter tar. I den löpande timtaxan som vi debiterar ingår det förutom lönekostnader som kan knytas till det direkta ärendet även en del av våra gemensamma kostnader. Det kan till exempel röra sig om ekonomi-, juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende men som vi måste ha som statlig myndighet och som behövs för att vårt arbete ska fungera. När det gäller kostnader som är direkt kopplade till ett ärende belastar de just den verksamheten. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en del som direkt kan kopplas till en viss verksamhet och vissa kostnader som fördelas på fler verksamheter. I avgiften ingår också kostnader för restid och resekostnader inom Sverige.</p>
<p>Järnväg</p> <p>Att Transportstyrelsen gör så pass stora avgiftsjusteringar från ett år till ett annat (vissa avgifter ökar 29 - 99%!) anses vara olyckligt. Detta oavsett om de ökade avgifterna utgör en mindre del av företagets omsättning eller inte. Transportstyrelsen förefaller här sakna förståelse för aktörernas möjligheter till att prognostisera och budgetera för kommande verksamhetsår, en central och mycket viktig fråga i varje företags verksamhet. Avgiftshöjningar av sådan stor art, där avgifter jämfört med föregående år ökar med mellan 29 - 99% måste samrådats längre tid i förväg för att företagen ska ha möjlighet att beakta det i sin planeringsverksamhet. Om även andra aktörer valde att agera på samma sätt som Transportstyrelsen så skulle verksamheten för företagen bli ohanterbar.</p> <p>Vidare önskas framhålla det olyckliga med att även registerhållningsavgiften för lokförarbevis ökar kraftigt. Man anser att det här istället bör råda motsvarande princip som för yrkeskompetensbevis för lastbil; registerhållningsavgiften för lokförarbeviset bör slopas och istället ersättas med en avgift för förnyelse av lokförarbeviset. Denna avgift bör i sin tur motsvara den avgift som gäller för yrkeskompetens bevis.</p>	<p>Vi skickar i god tid ut remissmaterialet. Det är inte möjligt att anpassa föreskriftsprocessen till enskilda företags budgetprocess. Huvudprincipen för hur vi tar ut en avgift är att varje enskild tillståndshavare eller sökande ska betala den avgift som motsvarar de kostnader som ärendet genererar hos oss.</p> <p>Hantering av lokförarbevis är mycket mer omfattande än yrkeskompetensbevis. Registerhållningsavgiften ska förutom it-relaterade kostnader, som drift och underhåll av registret, även täcka följande aktiviteter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • löpande registrering av regelbundna hälsokontroller för förare • utredningar av förare som inte uppfyller hälsokrav • utredningar när läkarutlåtanden inte skickas in till Transportstyrelsen • utfärdanden av kopia av förlorat förarbevis • handläggning vid ändringar av personuppgifter, till exempel namnbyte • handläggning vid återkallanden av förarbevis • tillverkning av förarbevis. <p>Avgifterna för lokförarbevis ska dessutom inte bara täcka kostnaderna för det direkta arbetet och de resurser som krävs specifikt för att utföra en viss uppgift. De ska också täcka de indirekta kostnader (till exempel kostnader för lokaler, kontorsarbetsplatser, administrationskostnader för ekonomi-, personal- och dokumenthantering samt ledningskostnader), som uppkommer för att vi ska kunna utföra våra uppgifter.</p>
<p>Generellt</p> <p>Att ersätta de nu gällande föreskrifterna med en sammanhållen föreskrift ses som en bra lösning och en tydlig markering på att Transportstyrelsen är en myndighet som hanterar alla transportslagen.</p> <p>I den remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter redovisas bara de kostnadsökningar man har för avsikt att ta ut av de olika aktörer inom transportsektorn. Ingen redovisning vittnar om möjligheter till förändringar av organisation och/eller arbetssätt inom myndigheten Transportstyrelsen. En sådan analys skulle syfta till att effektivisera arbetet och därmed minska kostnaderna inom myndigheten, så att kostnadsteckning inte måste ske med ökade avgifter.</p> <p>Ett arbete inom Transportstyrelsen för att minska myndighetens kostnader för att hantera rubricerade ärenden önskas.</p> <p>Järnväg</p> <p>Förslaget är att höja avgifterna för säkerhetstillsyn av järnvägsföretag med ca 30 procent: Att genomföra en sådan höjning under en tid då inflationstakten i landet är på en mycket låg nivå kan tyckas vara anmärkningsvärd. Man kan förstå resonemang om att verksamheten skall ha full kostnadstäckning men att i ett steg genomföra en sådan avsevärd ökning av avgiften är inte rimligt. Kostnadsökningen kommer ju att drabba resenärerna och i förlängningen av detta hämma en positiv resandeutveckling vilket kan i sin förlängning medföra minskad verksamhet.</p> <p>I likhet med detta resonemang anses den höjning som även sker avseende registerhållningsavgiften för järnvägsfordon och lokförarbevis, vilka höjs med 97 % respektive 67 %, vara orimlig.</p> <p>Den löpande timtaxan för godkännande av komponenter och tekniska delsystem föreslås öka från 1 400 kronor/timme till 1 600 kronor/timme och avgiften för tillsyn av både utbildningsanordnare och examinatore höjs från 20 100 kronor till 40 000 kronor. Det kan ses som en anmärkningsvärd höjning av avgifterna.</p> <p>Hemställer att Transportstyrelsen ser över den nu föreslagna avgiftsökningen och gör ett övervägande hur en ökning kan ske successivt över tiden. Detta i syfte att effekten av ökningarna inte medför alltför negativa konsekvenser på resandeutvecklingen och mer avspeglar de kostnadsökningar som övriga sektorer har i landet gällande inflationstakten. Detta skall även ses i ljuset av de effektiviseringar som är möjliga att göra inom Transportstyrelsen för att minska kostnadsmassan.</p>	<p>Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. Det krävs eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner. Men vi inser att vi kan bli bättre på att beskriva hur vi arbetar med effektivitet och tar med oss synpunkten inför kommande konsekvensbeskrivningar.</p> <p>Vi har tagit ut alltför låga avgifter inom vissa områden, vilket gör att intäkterna inte täcker våra kostnader, trots de effektiviseringar vi har genomfört. Då behöver vi höja avgifterna för att nå balans mellan intäkter och kostnader.</p> <p>Eftersom höjda avgifter inte innebär att Transportstyrelsen får mer pengar till verksamheten, finns det inget sådant bakomliggande motiv bakom höjningarna</p>

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Järnväg</p> <p>Förslaget till förändringar i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter avvisas helt. Företag i järnvägsbranschen uppvisar begränsade marginaler till följd av hård konkurrens från andra transportslag. Varje kostnadsökning måste därför föras ut direkt till resenärer och godstransportköpare. Vidare föreslås att alla transportmyndigheter ska koordinera sina eventuella framtida avgiftshöjningar och att gemensamma konsekvensanalyser görs. Konsekvensanalyserna bristfälliga och mer djuplodad konsekvensanalys av marginaleffekter av de föreslagna avgiftshöjningarna efterlyses.</p> <p>Tveksamma till om Transportstyrelsen utrett huruvida aktuell fördelning av kostnader motsvarar det faktiska tillsynsbehovet och Transportstyrelsens arbetsinsats. Ökade avgifter inom järnvägsområdet försvagar också järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.</p> <p>I Transportstyrelsens förslag för järnvägen är avgifterna kalenderårsbaserade. Detta utgör ett onödigt högt inträdeshinder för att bedriva tågtrafik i Sverige.</p> <p>Med hänsyn till det riktade tillkännagivandet till regeringen om att genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter föreslås att alla avgiftshöjningar till och med år 2017 tillfälligt stoppas.</p> <p>Vidare påpekas att konsekvenserna av fjärde järnvägspaketet inte återspeglas i konsekvensutredningen.</p> <p>Transportstyrelsens verksamhet ska ses som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad (skattemedel).</p> <p>Vidare efterlyses att Transportstyrelsen rationaliserar och effektiviserar istället för att höja järnvägstrafikens avgifter och skapa incitament för tågoperatörerna att "göra rätt".</p> <p>Den föreslagna timdebiteringen på 1600kr överstiger nivån för kvalificerade konsulter inom järnvägsområdet och därför är alltför hög.</p>	<p>Föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensanalyser som andra föreskrifter som remitteras. När det gäller avgifter genomför vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag.</p> <p>Transportstyrelsen beskriver på ett övergripande sätt vilka förändringar som görs av avgifterna, varför en förändring görs och vilka som berörs. Vi förstår att det kan upplevas som om våra beskrivningar inte i tillräckligt hög grad behandlar konsekvenser för företagets konkurrenskraft och hur det kan leda till förflyttning mellan trafikslag. Vi ser kontinuerligt över vår process och tar med oss synpunkten till vårt framtida arbete.</p> <p>Järnvägsföretag betalar endast för den tid företaget bedriver trafik. Väljer ett järnvägsföretag dessutom att återkalla tillstånden återbetalar vi pengarna kvartalsvis, om summan överstiger 5 000 kronor.</p> <p>Regeringen avser - enligt budgetpropositionen 2017 - att hantera återstående frågor kring Transportstyrelsens avgifter i kommande regleringsbrev och genom ändringar i förordningar. I och med det bedömer regeringen att de två tillkännagivanden som riksdagen har riktat till regeringen om Transportstyrelsens avgifter inte kommer att utredas ytterligare. Vi har bedömt att de avgiftsjusteringar som görs till 2017 är nödvändiga för att inte öka de obalanser som finns.</p> <p>I ett fungerande transportsystem krävs det att någon ger tillstånd till dem som ska använda tillståndet (till exempel att få frakta gods med lastbil eller köra tåg). Det krävs också någon som på olika sätt kontrollerar att systemet fungerar. Det finns olika sätt att finansiera verksamheten tillstånd och tillsyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • att använda pengar som staten får in via skatt – då delar alla i samhället på kostnaden • att den som vill ha ett tillstånd att köra bil, driva ett rederi eller en flygplats själv får betala både för att få tillståndet och för att någon kontrollerar att de följer reglerna. <p>I Sverige har riksdag och regering bestämt det sistnämnda, alltså att den som vill använda transportsystemet på något sätt också ska betala. De har också bestämt att det är Transportstyrelsen som ska ge tillstånd och utföra tillsyn. De avgifter vi tar ut ska därför täcka de kostnader vi har för att vi ska ha ett säkert, tillgängligt och miljövänligt transportsystem både idag och i framtiden.</p> <p>Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. Det krävs eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner. Vidare ska Transportstyrelsen utreda frågan angående riskbaserade avgifter under 2018 och göra kopplingen risk och avgift ännu tydligare än den är idag.</p> <p>Den löpande timtaxa som Transportstyrelsen tillämpar är inte att likställa med den timtaxa som kvalificerade konsulter tar. I den löpande timtaxan som vi debiterar ingår det förutom lönekostnader som kan knytas till det direkta ärendet även en del av våra gemensamma kostnader. Det kan till exempel röra sig om ekonomi-, juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende men som vi måste ha som statlig myndighet och som behövs för att vårt arbete ska fungera. I avgiften ingår också kostnader för restid och resekostnader inom Sverige.</p>
<p>Järnväg</p> <p>Ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2016-59) framförda förslagen med nedan nämnda undantag. Eftersom remissvaranden anser att tillstånd för museiorganisations verksamhet inte ska avgiftsbeläggas och detta oberoende hur verksamheten organiseras föreslås att första stycket i 2 § i 3 kap. omformuleras till:</p> <p>"En museiorganisation är befriad från avgifter enligt 4 kap., 5 kap. 1–11 §§ samt 7 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 3 §."</p> <p>Tillsynsavgifterna för utbildningsanordnare och examinatore slår hårt mot den i sammanhanget blygsamma verksamhet som förbundens medlemmar bedriver. I Transportstyrelsens beskrivning av avgiftsförändringarna, 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. Vill understryka att detta 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 är det särskilt angeläget att redan i 2017 års avgiftshantering undanta museiorganisationer från dessa avgifter enligt 8 och 10 §§ i 3 kap. De till förbundet anslutna museibanorna är enligt tidigare överenskommelse befriade från dessa avgifter och förutsätter att detsamma kommer att gälla i framtiden Dessutom ställs frågan om vad som avses med att ta ut avgift på museitrafik enligt tabellerna i 3 § i 4 kap. respektive 3 § i 5 kap.? Enligt 2 § i 3 kap. är ju museiorganisationer befriade från dessa avgifter så här ifrågasätter vi vilken trafik som avses – museitrafik som bedrivs av någon som inte är godkänd som museiorganisation? Är det i så fall museitrafik?</p>	<p>Vissa museiorganisationer är att anse som museiorganisationer i fråga om avgifter. Det är de som kan styrka att de</p> <ul style="list-style-type: none"> • uteslutande bedriver kulturhistorisk verksamhet på järnväg eller spårväg • saknar vinstsyfte och • inte bedriver trafik i mer än begränsad omfattning. <p>Transportstyrelsen har bedömt att kulturhistorisk verksamhet kan hänföras till de undantag som redan finns beskrivna i vårt förslag. Annan verksamhet som föreningar eventuellt kan bedriva ryms inte inom begreppet och definitionen av kulturhistorisk verksamhet.</p> <p>Museitrafik är alltså inte per automatik avgiftsbefriad. För att bli avgiftsbefriad krävs att organisationen uppfyller de kraven i de tre punkterna ovan.</p>

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Järnväg</p> <p>Generellt anses att debitera timavgifter för tillsyn, såsom sker för marknadstillsyn och tillsyn för kollektivtrafik, är felaktigt. Detta eftersom järnvägsföretag aldrig kan beräkna vilken kostnad som kan uppstå som följd av beslut om att utföra tillsyn. Istället förordas en tillsynsavgift på årsbasis (fast avgift).</p> <p>De konsekvensbeskrivningar som Transportstyrelsen redovisar anses vara otillräckliga. Varken grundläggande parametrar eller mer direkta skäl för höjning av avgifter redovisas, dvs. konsekvensbeskrivningen redovisas på en för övergripande nivå. En redovisning över vilket effektiviseringsarbete som myndigheten genomför för att reducera eller åtminstone behålla nuvarande kostnadsnivå saknas.</p> <p>I enlighet med tidigare remissvar förs återigen fram frågan om vilket storleksmått som ska gälla för avgiftens storlek. I den föreslagna föreskriften återgår Transportstyrelsen till ett något mer verksamhetsinriktat storleksmått (antalet anställda) jämfört med dagens tveksamma ekonomiska storleksmått (omsättningen). Det ifrågasätts varför inte en starkare koppling till den risk som trafiken i sig genererar används - särskilt i frågan om avgift för tillsyn.</p> <p>I konsekvensbeskrivningen anges att avgiften för utbildningsanordnare och examinatore höjs. Samtidigt anger Transportstyrelsen att det pågår ett arbete inom Transportstyrelsen att undersöka möjligheten att - för sådana företag som enbart utbildar egna förare -ta bort kravet på att ha tillstånd som utbildningsanordnare och examinatore. Transportstyrelsen bör avstå från avgiftshöjningar inom detta område tills dess att denna fråga är klarlagd och Transportstyrelsen har fattat ett beslut i frågan.</p> <p>Den föreslagna ökningen (66 %) av den årliga avgiften för förarbevis anses vara hög. Det är svårt att förstå att Transportstyrelsen kan ha behov av sådant stort tillskott, speciellt eftersom många förare endast inkommer med nya uppgifter vart tredje år (och därmed utlöser ett behov för Transportstyrelsen av att hantera uppgifterna i systemet). Med hänsyn tagen till det stora antalet bevis som hanteras för vägsidan (och som har ett helt annat - i sammanhanget mycket lågt - avgiftsläge) måste det ifrågasättas varför inte motsvarande system, organisation, bemanning och rutiner kan tillämpas även för järnvägssystemet, med låga kostnader som följd. Ett av de grundläggande skälen för en sammanhållen tillsynsmyndighet var just de synergieffekter som skulle kunna skapas i och med bildandet av en transportslagsövergripande tillsynsmyndighet.</p> <p>Även den föreslagna höjningen för registerhållning av fordon anses vara mycket hög, nästan en hundra procentig ökning. Givet det faktum att för många fordon sker inga förändringar under en längre tid och därmed inget behov för Transportstyrelsen att hantera registreringarna för det enskilda fordonet, är det svårt att förstå motiven för höjningen.</p>	<p>Transportstyrelsen ska ha ändamålsenliga avgifter med krav på full kostnadstäckning. I de fall vi har svårt att avgöra arbetsinsatsen är löpande timtaxa bäst lämpad.</p> <p>Vi förstår att det kan upplevas som om våra beskrivningar inte i tillräckligt hög grad behandlar konsekvenser för företagets konkurrenskraft och hur det kan leda till förflyttning mellan trafikslag. Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. Det krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner. Men vi inser att vi kan bli bättre på att beskriva hur vi arbetar med effektivitet och tar med oss synpunkten inför kommande konsekvensbeskrivningar.</p> <p>Föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensanalyser som andra föreskrifter som remitteras. När det gäller avgifter genomför vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag.</p> <p>Transportstyrelsens avgifter ska spegla vår arbetsinsats. Tillsynen är riskbaserad, och enligt riskmodellen är företagets storlek och antalet anställda en riskfaktor. Vi har för avsikt att utreda frågan angående riskbaserade avgifter under 2018 och göra kopplingen risk och avgift ännu tydligare än den är idag.</p> <p>Vi utreder för närvarande om järnvägsföretag som enbart utbildar egen personal ska kunna göra det inom ramen för sitt säkerhetsintyg. Höjningen av avgiften är nödvändig för att nå full kostnadstäckning tills vi fattat beslut i frågan.</p> <p>Vår arbetsinsats avseende lokförarbevis är mycket mer omfattande än motsvarande hantering inom väg. Dessutom är kollektivet betydligt större inom väg, vilket gör att kostnaden kan slås ut på fler tillståndsinnehavare.</p> <p>Registerhållningen avseende järnvägsfordon uppvisar sedan flera år underskott, eftersom tidigare avgifter inte har täckt kostnaderna. En höjning av avgifterna är därför nödvändig för att balansera intäkter mot kostnader och komma tillräätta med det ackumulerade underskottet.</p>
<p>Luftfart</p> <p>Det föreslås att passagerare i transit och transfer undantas från myndighetsavgiften. Finns inga skäl till varför de ska undantas då de belastar Transportstyrelsens verksamhet inom luftfartsområdet på samma sätt som övriga passagerare. Dessutom skulle det vara positivt ur miljösynpunkt då avgiften påverkar kostnaden för passageraren och därmed dennes val. Incitamenten att välja direktflyg skulle bli större.</p>	<p>Vi har två avgifter som har en och samma beräkningsgrund. Dels är det myndighetsavgiften, dels är det avgiften för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage. När dessa avgifter beslutades år 2004 var det viktigt att administrationen skulle hållas så enkel och effektiv som möjligt. Således fanns det ett starkt önskemål om att avgifterna skulle samfaktureras och utgå från samma debiteringsgrund.</p> <p>Avgiften för säkerhetskontroll tas enbart ut för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage. Den kontrollen utförs vanligtvis inte på passagerare i transfer och i transit, således tas ingen avgift ut för transferpax.</p>
<p>Luftfart</p> <p>Svar på vilka kostnader operatörernas direkta avgifter ska täcka önskas. Ser ingen redovisning av detta och ifrågasätter därför hur den totala avgiftsnivån beräknas. Ingen möjlighet att följa kostnadsutveckling och därmed bedöma om föreslagna förändringar är relevanta. Önskar även redogörelse för utvecklingen inom svensk luftfart som minskar i omfattning samt de försämrade villkor för svensk luftfart som utfasningen av myndighetsavgiften och höjningen av direkta avgifter har inneburit. Enligt remissvaret är en avgörande punkt för denna utveckling utfasningen av myndighetsavgiften, särskilt för utländska operatörer, som inneburit att svenska tillståndshavare har fått betala för detta inkomstbortfall. Förslaget är att Sverige bör införa en flygsäkerhetsavgift.</p> <p>Det noteras att det är fler höjningar än sänkningar. Saknas en samlad bild över hur mycket operatörerna förväntas betala eller en budget som visar vilka kostnader operatörerna förväntas täcka.</p> <p>Förslag till kostnadsreduceringar genom någon effektivisering saknas och antar därför att TS interna kostnader ökar på ett oroväckande sätt.</p>	<p>Transportstyrelsen har inget bemyndigande att införa en flygsäkerhetsavgift.</p> <p>Eftersom Transportstyrelsens verksamhet sträcker sig över ett så brett område och över fyra trafikslag, har vi väldigt många olika avgifter, fler än 800. I beskrivningen av förändringarna är det därför svårt att gå in på hur varje avgift är beräknad för att vara helt transparent. Vi kan däremot bli bättre på att beskriva principerna för hur vi fördelar våra kostnader.</p> <p>Det som kan sägas är att avgifterna i mångt och mycket bygger på den tid som vi lägger ner inom varje verksamhet. Tiden styr hur lönekostnader fördelas och ligger också till grund för hur gemensamma kostnader fördelas. Det kan till exempel röra sig om ekonomi-, juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende men som vi måste ha som statlig myndighet och som behövs för att vårt arbete ska fungera. När det gäller kostnader som är direkt kopplade till ett ärende belastar de just den verksamheten. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en del som direkt kan kopplas till en viss verksamhet och vissa kostnader som fördelas på fler verksamheter. Vi arbetar mycket med uppföljning av våra kostnader och vår tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna hamnar inom rätt område och hos rätt avgiftsbetalare i slutändan..</p> <p>Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt. Det krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner. Vi inser att vi kan bli bättre på att beskriva hur vi arbetar med effektivitet och tar med oss synpunkten inför kommande konsekvensbeskrivningar.</p> <p>Vi har tagit ut alltför låga avgifter inom vissa områden, vilket gör att intäkterna inte täcker våra kostnader, trots de effektiviseringar som vi har genomfört. Då behöver vi höja avgifterna för att nå balans mellan intäkter och kostnader.</p> <p>Eftersom höjda avgifter inte innebär att Transportstyrelsen får mer pengar till verksamheten, finns det inget sådant bakomliggande motiv bakom höjningarna.</p>

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Luffart</p> <p>Avgifterna som drabbar privata flygplansinnehavare och certifikatsinnehavare anses vara orimligt höga i förhållande till motprestationen.</p> <p>Även synpunkter på avgifter på tillstånd som är av typen "gummistämpeltillstånd" framförs. Dels anses avgifterna vara för höga i förhållande till motprestationen, dels saknar tillstånden värde från flygsäkerhetssynpunkt eftersom de inte baseras på faktiska värderingar eller kontroller av sökanden - i praktiken är de självdeklarationer. De åsyftade tillstånden återfinns i 14 kap. 1B § och benämns "Flyguppvisningsledare", "Passagerartillstånd för avancerad flygning" och "PDA". Lagstöd för dessa tillstånd är också i nuvarande EU/EASA kontext mycket diskutabelt.</p> <p>Även ett tillfälligt tillstånd för ett utländskt luftfartyg utan full luftvärdighet anses behandlas på "gummistämpelnivå". Förslaget är att detta fysiska tillstånd med fördel ersätts med villkor publicerade i AIP.</p>	<p>När det gäller tillfälligt tillstånd för ett utländskt luftfartyg kommer vi att se över möjligheten att uppdatera TSFS 2016:40 för att även ta hand om luftfartyg enligt ECAC-överenskommelsen.</p> <p>För övriga tillstånd avseende PDA, flyguppvisningsledare och passagerartillstånd för avancerad flygning anser vi att vi har erforderligt lagstöd för tillståndsprövning av den här typen. Regelstöd för att utfärda dessa tillstånd:</p> <p>Flyguppvisningsledare: 5-10 §§ Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:28) om flyguppvisning</p> <p>PDA: SERA.5005 f) förordning (EU) nr 923/2012 ger den behöriga myndigheten möjlighet att utfärda tillstånd att underskrida lägsta flyghöjd enligt förordningen.</p> <p>Att få medföra passagerare vid avancerad flygning som inte har flygcertifikat: 8 § Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:45) om avancerad flygning</p> <p>Vi kan inte se att det går att delegera beslut om uppvisningsledare eller medförande av passagerare eftersom detta får anses gå utöver att "biträda med förvaltningsuppgift" enligt 12 kap. 4 § luftfartsförordningen. Lågflygtillstånd kan inte delegeras eftersom dessa beslut inte grundas på luftfartsförordningen utan på SERA som ger den behöriga myndigheten beslutskompetens.</p> <p>EU reglerar inte bilaga II-luftfartyg. Då piloten flyger ett sådant luftfartyg måste han/hon följa Transportstyrelsens nationella föreskrifter. Det är en absolut övervikt av bilaga II-luftfartyg vid flyguppvisningar och vid annan avancerad flygning. De nationella reglerna kommer att skrivas om. Vi kommer vid omskrivningen av de nationella reglerna att ha ett nära samarbete med branschen bl a genom Allmänflygsäkerhetsrådet. Vi kommer att sträva efter att göra dessa regler så lika EU-reglerna (Del-NCO) som möjligt.</p>
<p>Sjöfart</p> <p>Föreslagen avgiftsförändring vad gäller årsavgiften för periodisk tillsyn av fartyg, en generell höjning om hela 20 procent, förefaller hög. En generell avgiftshöjning om 20 procent är mycket, är det verkligen en nödvändig åtgärd? En annan föreslagen avgiftshöjning om 20 procent är den för registerhållningen, är det verkligen rimligt att höja denna avgift med 20 procent? Att avgiften för registerutdrag föreslås sänkas är givetvis positivt.</p>	<p>Intäkterna från avgifterna ska uppgå till samma nivå som de kostnader som vi har för vår verksamhet. Transportstyrelsen har genomfört stora kostnadsbesparande åtgärder under senare år men är tvungen att höja avgifterna för att nå de uppsatta kraven.</p>
<p>Sjöfart</p> <p>En mer fullständig konsekvensbeskrivning av hur den sammanlagda avgiftsökningen beräknats och även hur den påverkar kunderna för att kunna bedöma rimligheten i de föreslagna förändringarna saknas.</p> <p>Avseende tillsyn av fartyg där det föreslås en höjning med 20 procent för att täcka kostnaderna framgår inte någon tydlig grund till varför det krävs en sådan höjning. Har kostnaderna minskat med 25 procent och det ändå krävs en ökning av avgiften med 20 procent för att täcka kostnaderna bör orsakerna fortydligas.</p> <p>Det är vidare klart varför en avgift tas ut för de fartyg där hela tillsynen är delegerad till klassningssällskap.</p>	<p>Synpunkterna tas med i vårt arbete med att utveckla konsekvensbeskrivningar.</p> <p>I övrigt kan nämnas att de höjda avgifterna är nödvändiga för att balansera kostnaderna för vår verksamhet. Även om tillsynen är delegerad, upphör inte all vår verksamhet gentemot dessa tillståndshavare.</p>
<p>Sjöfart</p> <p>De upplevs vara svårt att förstå beräkningsunderlaget och anser att vissa grupper i matrisen betalar för mycket i förhållande till motsvarande brt-klass inom andra fartygstyper.</p>	<p>Underlaget för avgifter består dels av en bedömning av hur lång tid en ordinarie periodisk tillsyn tar för respektive fartygskategori, dels av en fördelning av systemkostnader på alla fartyg som ingår i kollektivet. Tillsynsverksamheten har ett relativt stort ackumulerat underskott och en närmare undersökning visar att det endast är ett fåtal kategorier som faktiskt har burit eller nu bär sina egna kostnader. De allra flesta kategorier uppvisar underskott i varierande omfattning, vilket är skälet till att vi måste höja avgifterna.</p>
<p>Sjöfart</p> <p>Avgifterna för TBT och Marknadskontroll är att likställa med sanktionsavgift eftersom dessa endast tas ut i samband med förelägganden och att dessa inte är i överensstämmelse med uppgifterna i konsekvensutredningen.</p>	<p>Ur juridisk synpunkt är avgiften för TBT och marknadskontroll inte att likställas med sanktionsavgift. Texten i föreskriften har ändrats så att det tydligare framgår att det endast är i de fall där tillsynen går till ett föreläggande som avgiften kommer att tas ut.</p>
<p>Sjöfart</p> <p>Tillsyn av fartyg i svensk hamn sker normalt genom hamnstatskontroller. Den Internationellt vedertagna avgiftsprincipen för hamnstatskontroll är att fartyg vilket blir föremål för en hamnstatskontroll inte beläggs med någon kostnad om fartyget klarar kontrollen medan avgift tas ut om fartyget påvisas med allvarliga brister. Det är i enlighet med Internationella principer som alla länder följer, så också Sverige.</p> <p>Inget annat sjöfartsland har infört en liknande avgift vad Svensk Sjöfart känner till. Protester från Internationella näringslivsorganisationer har framförts till Sverige. International Chamber of Shipping framförde kritik som pekar på att avgiften strider mot erkända avgiftsprinciper vid hamnstatskontroll samt att de skapar en stor rädsla för att tillsynen för sjöfartens kommande miljökrav, ballast, återvinning, kväve kommer finansieras på liknande sätt.</p> <p>I övrigt till stora delar positiva till förslaget och förstår höjningen av avgiften för periodisk tillsyn.</p>	<p>Enligt EU-direktivet är vi tvungade att sända en viss andel av tagna prover till laboratorium för vidare undersökning. I övrigt kommer endast de som har förhöjda värden i den inledande kontrollen och därför kräver en labb-analys att bli debiterade. Texten i föreskriften har ändrats så att det tydligare framgår att det endast är i vissa fall som avgiften kommer att tas ut.</p>

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Sjöfart</p> <p>Anser att även rederier som har T-/k-klassat fartyg bör omfattas av dispens från kravet om full kostnadstäckning.</p>	<p>I fartygssäkerhetsförordningens 12 § anges:</p> <p>"För fartyg av kulturhistoriskt värde som används endast i verksamhet utan vinstsyfte får avgifterna bestämmas upp till full kostnadstäckning".</p> <p>Det innebär att det nuvarande bemyndigande att frångå principen om full kostnadstäckning omfattar enbart tillsyn av fartyg.</p>
<p>Generellt/Vägtrafik</p> <p>Det är positivt att Transportstyrelsen regelbundet ser över de interna kostnaderna och rationaliserar hanteringen av tillstånd, tillsyn och registerhållning.</p> <p>Däremot anses att den timdebitering på 1 400 kronor (enligt TSFS 2016:xx 1 kap. 7 §) som Transportstyrelsen föreslår även för 2017 är för hög och överstiger nivån för kvalificerade konsulter inom vägtrafikområdet. Enär timtaxorna för myndigheten endast ska täcka kostnaderna för förrättningen – självkostnadstäckningsprincipen – och inte myndighetens övriga kostnader.</p> <p>Vill återigen understryka att förutom själva avgifterna som Transportstyrelsen debiterar företagen tillkommer administrativa kostnader. Det är därför angeläget att Transportstyrelsen ser över faktureringen av företagen i syfte att minska såväl företagens som myndighetens kostnader för hanteringen av avgiftssystemen. Med tanke på regeringens mål med regelförenkling kan det därför finnas skäl att ifrågasätta finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet med avgifter istället för med skatteanslag.</p>	<p>I den löpande timtaxan som vi debiterar ingår det förutom lönekostnader som kan knytas till det direkta ärendet även en del av våra gemensamma kostnader. Det kan till exempel röra sig om ekonomi-, juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende men som vi måste ha som statlig myndighet och som behövs för att vårt arbete ska fungera.</p> <p>I avgiften ingår också kostnader för restid och resekostnader inom Sverige.</p> <p>Många ärenden kräver att vi besöker en plats för att genomföra kontrollen. Vi tar då inte ut någon extra avgift, utan den kostnaden slås ut på alla avgiftsbetalare inom området.</p> <p>I Sverige har riksdag och regering bestämt att den som vill använda transportsystemet på något sätt också ska betala. De har också bestämt att det är Transportstyrelsen som ska ge tillstånd och utföra tillsyn. De avgifter Transportstyrelsen tar ut ska därför täcka de kostnader vi har för att vi ska ha ett säkert, tillgängligt och miljövänligt transportsystem både i dag och i framtiden.</p>
<p>Vägtrafik</p> <p>Enligt remissvaret är signaler från taxinäringen att de avgifter som tas ut från branschen upplevs som en form av beskattning eftersom företagen oerhört sällan utsätts för någon granskning. Taxiföretagen uppger att avgiftsinbetalningarna är den enda löpande kontakt som de har med Transportstyrelsen, dvs. företagen anser att de inte får något för pengarna. Med hänvisning till detta hoppas man att de föreslagna avgifterna är så anpassade att Transportstyrelsen kommer att utföra regelrätta kontroller av de framtida redovisningscentralerna.</p>	<p>Transportstyrelsen genomför löpande kontroller, urval efter risk och tid, inom området. Ett stort antal kontroller genomförs årligen.</p>
<p>Vägtrafik</p> <p>Konsekvensanalys av avgiftsföreskriften saknas. Helt nytt är nu att samtliga avgifter inom de fyra transportslagen regleras i en gemensam föreskrift. I förslaget framhålls att bestämmelserna i 2 kap första avdelningen är gemensamma oavsett trafikslag och att de därför är betydelsefulla för tillämpningen av de egentliga avgiftsbestämmelserna i de följande avdelningarna. Här saknar vi en analog tillämpning mellan transportslagen när det gäller kulturhistoriska värden.</p> <p>En konsekvens av detta är att när musieverksamhet inom järnväg kan anses sakna vinstsyfte så gäller inte motsvarande analoga tillämpning på dem som utan vinstsyfte framför historiska bussar mot betalning. Tvärtom kan en redan liten intäkt för en förening som förvaltar en eller flera historiska bussar, om de tar betalt av passagerare, väsentligt ökad administration och medföra höga kostnader. Skälet är att det enligt dagens föreskrifter anses vara kommersiell verksamhet. Det framgår således inte hur avgifterna har fastställts eller dess konsekvens för TS och marknaden/kunderna. TS ombeds nu också att ännu en gång beakta förslaget att undanta historiska fordon från vägtrafikregisteravgiften. TS har hittills avvisat den tanken och anför att även de historiska fordonen belastar vägtrafikregistret och TS administration. Enligt remissvaret erlägger de historiska fordonen under väsentligt längre tid avgift än dagens bruksfordon och att antalet transaktioner per fordon som ett genomsnitt är väsentligt lägre. De historiska fordonen anses därmed subventionera administrationen av de moderna fordonen. TS har aldrig redovisat hur det faktiskt förhåller sig. Därför ombeds TS avslutningsvis att återkomma med en sådan redovisning.</p>	<p>Vi beskriver på ett övergripande sätt vilka förändringar som görs av avgifterna, varför en förändring görs och vilka som berörs. Men vi förstår att det kan upplevas som om våra beskrivningar inte i tillräckligt hög grad behandlar konsekvenser för våra avgiftsbetalare. Vi ser kontinuerligt över vår process och tar med oss synpunkten till vårt framtida arbete.</p> <p>Vi arbetar med avgiftsprinciper som är gemensamma för hela Transportstyrelsen. När vi tillämpar principerna tittar vi på de enskilda delarna och de förhållanden som råder inom respektive verksamhet. Det gör att vi har bedömt att vi inte kan ha en enhetlig fast avgiftssättning när det gäller verksamhet med kulturhistoriska värden, utan det beror på hur det ser ut inom den enskilda verksamheten. När det gäller kulturhistorisk verksamhet inom vägtrafik har vi bedömt att den inte ska undantas från våra avgifter. Eftersom Transportstyrelsens verksamhet sträcker sig över ett så brett område och över fyra trafikslag, har vi väldigt många olika avgifter, mer än 800. I beskrivningen av avgiftsförändringarna är det därför svårt att gå in på hur varje avgift är beräknad för att vara helt transparent. Vi kan däremot bli bättre på att beskriva hur våra kostnader fördelar sig i stora drag.</p>
<p>Vägtrafik</p> <p>Föreskriften redovisar inte förutsättningar för de avgifter som tas ut för t ex informationstjänster, s.k. garaget-tjänster, dress-up mm. Önskvärt med en hänvisning till var och hur dessa avgifter styrs.</p>	<p>Vi har – enligt vår instruktion – rätt att sälja uppgifter ur vägtrafikregistret. Avgiftsförordningen styr vår prissättning och hur avgifterna beräknas, precis som våra övriga avgifter, så att de täcker våra kostnader för verksamheten. I vår avgiftsföreskrift regleras det som kallas offentligrättsliga avgifter. Men våra informationstjänster är inte offentligrättsliga utan de är klassade som uppdragsverksamhet, vilket betyder att de är frivilligt efterfrågade varor och tjänster.</p> <p>För informationstjänsterna har vi en prissättning som bland annat bygger på vilken information man köper, vilka parametrar som används och vilket geografiskt område det är begränsat till. Vi har en prismodell som rättvisande ska spegla våra kostnader för att tillhandahålla informationen. Eftersom prismodellen är komplex, finns det ingen framtagna prislista, utan prisuppgifter ges i varje enskilt informationsuttag.</p>

Synpunkter	Transportstyrelsens kommentar
<p>Vägtrafik/Järnväg</p> <p>Ang förslag på avgiftsförändringar inom vägtrafik tillståndsprövning och tillsyn avseende vägtunnlar I samband med tillståndsprövningen av Norra länken tillämpade Transportstyrelsen de principer för avgiftsuttag som nu föreslås, d.v.s. att tunnelhållaren ska betala "en avgift som motsvarar Transportstyrelsens konsultkostnader i samband med godkännande". Transportstyrelsen informerade inte i förväg om kostnadens storlek och har heller inte i efterhand lämnat ut del av någon redogörelse för omfattningen och relevansen av konsulternas nerlagda arbete. Norra länken hade tre "delöppningar"; första delen utgjorde ca 75% av hela anläggningen, andra delöppningen ca 15% respektive 10% för sista delen. Transportstyrelsen genomförde godkännandeprocessen för hela anläggningen vid samtliga tre delöppningar istället för att pröva enbart tillkommande delar vid delöppning två och tre. Ställningstagandet motiverades aldrig och ledde med stor sannolikhet till en onödig fördröjning av prövningen. Mot bakgrund av erfarenheterna från tillståndsprövningen av Norra länken anses att godkännandeprocessen måste kunna preciseras bättre och göras ekonomiskt förutsägbar. En fast avgift för godkännandet som står i rimlig proportion till granskningsarbetet är att föredra. I de fall tunneln öppnas i delar borde Tunnelmyndigheten ta ut en fast avgift för sitt godkännande samt en mindre avgift för tillkommande delöppningar. För att tunnelhållarens arbete med godkännandeprocessen ska bli förutsägbart och transparent behöver Transportstyrelsen utfärda riktlinjer för hur säkerhetsdokumentationen ska utformas, vilka verifierat ska bifogas etc. Vidare borde det framgå i förväg vad Transportstyrelsens konsulter ska granska för att undvika godtycke och onödiga fördröjningar.</p> <p>Förslag på avgiftsförändringar inom järnväg - järnvägsföretag I förslaget till förändrade avgifter anges att avgiftsuttaget för järnvägsföretag ska baseras på "antalet anställda". Ett tydliggörande angående vad som avses med "anställda", både när det gäller timanställda och underhållsleverantörers personal så att tillsynsavgiften blir förutsägbar efterlyses.</p> <p>Marknadstillsyn infrastrukturförvaltare Av förslaget framgår att avgiften för marknadstillsyn avses fördubblas fr o m 2017. Förståelse finns att införandet av ny lagstiftning innebär ett utökat tillsynsansvar för Transportstyrelsen och att detta måste finansieras. För att avgifterna ska göra nytta, dvs att tillsynen ska få avsedd effekt, krävs att den är av sådan kvalitet att det kan påvisas att alla järnvägsföretag får konkurrensneutral och ickediskriminerande tillgång till kapacitet, tjänster och uttag av avgifter. Om Transportstyrelsen i tillsyn finner att lagstiftningen efterlevs inom området innebär detta att järnvägsmarknaden fungerar väl i dessa delar. Det anses vara rimligt att Transportstyrelsen på ett tydligt sätt informerar branschen om detta. Transportstyrelsen bör därför med de aviserade höjningarna finansiera en samlad bedömning årsvis över hur väl den svenska järnvägsmarknaden fungerar.</p>	<p>Transportstyrelsen avser att se över sitt sätt att kommunicera tillsynsresultat, både vad gäller delar av marknaden som fungerar väl och de delar som ännu inte fungerar väl. Beträffande specifikt väg- och tunnelsäkerhet behöver denna kommunikering göras i samförstånd med Trafikverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), med beaktande av utlämnande av information som skulle kunna utgöra en risk för landets säkerhet. Transportstyrelsen är tunnelmyndighet enligt förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar. Norra länken var den första tunneln att godkänna. Objektet utgör ett stort och komplext tunnelsystem som godkändes i flera steg. Dessutom identifierades brister i för objektet tillhandahållen säkerhetsdokumentation och riskanalys beträffande till exempel uppfyllande av säkerhetskrav enligt 3 § i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Vi kommer att se över möjligheten att ge tillstånd med villkor och restriktioner, för att undvika att behöva gå direkt från en tillståndsprocess till en tillsynsprocess. Detta skulle kunna leda till en smidigare och mindre kostnadsdrivande process</p> <p>Med anställda avses samtliga anställda (inkl inhyrda i samtliga led) som är involverade på något sätt i det som tillståndsinnehavaren genomför i egenskap av järnvägsföretag.</p> <p>Transportstyrelsen har krav på full kostnadstäckning vilket innebär att intäkter och kostnader måste balansera över tid.</p>