



Avgiftsfinansiering av Järnvägsstyrelsens verksamhet



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|---|----|
| 1 Uppdraget..... | 4 |
| 1.1 Finansiering av Järnvägsstyrelsen idag | 4 |
| 2 Mål..... | 4 |
| 3 Verksamhetens omfattning..... | 4 |
| 3.1 Järnvägsstyrelsens huvuduppgifter idag enligt instruktionen (2007:1028) är främst att;..... | 5 |
| 3.2 Tillkommande uppgifter och kostnader utöver vad som görs idag..... | 5 |
| 4 Allmänna principer för avgiftsfinansiering..... | 6 |
| 4.1 Avgiftsprinciper..... | 7 |
| 4.1.1 Kombination av myndighetsavgift och direkt avgift | 7 |
| 4.1.2 Myndighetsavgift..... | 8 |
| 4.1.3 Direkt avgift..... | 9 |
| 4.1.4 Avgift för ajourhållning av register..... | 9 |
| 5 Inventering av avgiftssystem och finansieringsprinciper i våra grannländer..... | 10 |
| 6 Förslag till avgifter inom järnvägsområdet..... | 10 |
| 6.1 Direkt avgift..... | 10 |
| 6.2 Avgift för Järnvägsstyrelsens verksamhet, myndighetsavgift | 15 |
| 7 Konsekvenser av förslaget..... | 17 |
| 8 Slutsatser..... | 19 |
| 9 Förslag till avgiftsfinansiering inom Järnvägsstyrelsens verksamhet 2009- 2013 | 20 |
| 10 Rekommendation..... | 21 |
| Bilaga 1: Intäkter från direkta avgifter, 2009-2013 | 22 |
| Bilaga 2: Myndighetens kostnader fördelat på processer och uppdelade på myndighetsavgift och direkta avgifter | 23 |

1 Uppdraget

Järnvägsstyrelsen har ombetts av Transportstyrelseutredningen (Kommittédirektiv 2007:105, inrättandet av en trafikinspektionsorganisation) att lämna ett förslag till avgiftsfinansiering av Järnvägsstyrelsens verksamhet. Bakgrunden är att utredaren ska analysera och föreslå finansieringsform och eventuell avgiftskonstruktion för en Transportstyrelse avseende samtliga transportslag.

Järnvägsstyrelsens utgångspunkt är att finna formerna och systemen för ett avgiftssystem som kan finansiera hela Järnvägsstyrelsens verksamhet.

1.1 Finansiering av Järnvägsstyrelsen idag

Järnvägsstyrelsen finansieras idag helt med anslag. 2007 uppgick anslaget till 58,3 Mkr (inklusive anslagssparande för 2006 om 1,5 Mkr). Järnvägsstyrelsens anslag för 2008 är 60,9 Mkr. Dessutom disponeras hela anslagssparandet för 2007 vilket motsvarar ca 9 Mkr. Järnvägsstyrelsens verksamhet är under uppbyggnad och i stark utveckling. Till följd av tillkommande uppgifter de kommande åren bedöms verksamheten komma att utökas kraftigt. Järnvägsstyrelsens bedömning är att kostnaderna för verksamheten kommer att uppgå till ca 95,0 Mkr redan under år 2010 inklusive järnvägssektorns finansiering av Haverikommissionens verksamhet. Järnvägsstyrelsens låneram är 18 Mkr varav den preliminära ramen för nyupplåning inför 2008 är 10,0 Mkr. Utgångspunkten för vad som ska finansieras är således inte enbart Järnvägsstyrelsens verksamhet idag utan också den verksamhet som tillkommer under de kommande åren till följd av nya krav och uppgifter som vi redan idag vet om till följd av nya reformer i staten, omorganisation inom staten eller genom redan beslutade EG-direktiv.

2 Mål

Målet är att Järnvägsstyrelsens verksamhet i sin helhet skall vara finansierad med avgifter. Avgiftssystemet ska också ha en sådan utformning att det är

- enkelt
- robust
- rättvist.

Dessutom bör systemet få en sådan utformning att det i möjligaste mån är likformigt med systemen inom andra trafikslag och att det utformas så att det är konkurrensneutralt gentemot avgiftssystemen för tillsyn inom de andra trafikslagen.

Målet är att avgiftsfinansiering av tillsynsverksamheten inom järnvägsområdet ska starta den 1 januari 2010.

3 Verksamhetens omfattning

Järnvägsstyrelsen är central förvaltningsmyndighet och utövar tillsyn över järnvägs-tunnelbane- och spårvägssystem. Järnvägsstyrelsen verkar för säkerheten inom

systemen, en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens och att de transportpolitiska målen uppnås.

3.1 Järnvägsstyrelsens huvuduppgifter idag enligt instruktionen (2007:1028) är främst att;

- övervaka att avgifter och tilldelning av infrastrukturkapacitet och andra tjänster är förenliga med krav på icke-diskriminering och konkurrensneutralitet,
- övervaka att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv och anmäla missförhållanden till Konkurrensverket som man ska samråda med i konkurrensfrågor,
- utöva tillsyn och pröva tvister enligt järnvägslagen och järnvägsförordningen,
- utöva tillsyn enligt lagen och förordningen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
- pröva frågor om tillstånd att organisera och utföra trafik samt att driva spåranläggningar,
- pröva frågor om godkännande av delsystem,
- pröva frågor om undantag från kraven på driftskompatibilitet samt utöva marknadskontroll i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem,
- föra register över järnvägsinfrastruktur och fordon,
- meddela föreskrifter.

Järnvägsstyrelsen ska bistå regeringen samt tillvarata Sveriges intressen i det internationella arbetet som rör järnvägstransportsystemet.

Järnvägsstyrelsen har inte något utpekat sektorsansvar.

3.2 Tillkommande uppgifter och kostnader utöver vad som görs idag

Det nyligen fastställda så kallade tredje järnvägspaketet innebär för Järnvägsstyrelsen nya uppgifter inom området marknadstillträde (skadlighetsprövning mellan kommersiell och upphandlad persontrafik), registerhållning över lokförare samt ”körkort” för lokförare. Uppgifterna beräknas medföra kostnader för Järnvägsstyrelsen fr.o.m. 2010 på cirka 3 Mkr.

Det pågår för närvarande en utredning avseende Ökad konkurrens på marknaden för persontransport (N2007: 11) där utredaren ska redovisa uppdraget till regeringen senast den 1 oktober 2008. Beroende på i vilken omfattning utredaren lägger fram sitt förslag till regeringen, kan kostnaden för skadlighetsprövning mellan kommersiell och upphandlad persontrafik, väsentligt förändras till vad som ovan angivits.

Järnvägsstyrelsen har uppgiften att reglera den svenska järnvägssektorn avseende nationella regler. Utgångspunkten är att skapa nationella regler på en övergripande

nationell nivå motsvarande strukturen och kravnivåerna i de europeiska reglerna (TSD). Detta arbete kräver 14 årsarbetskrafter plus externa expertresurser motsvarande tre heltidsarbetskrafter. Idag finns resurser för ca 7 årsarbetskrafter och ytterligare 7 behövs.

Regeringens utredare över betänkandet Alltid redo! En ny myndighet mot olyckor och kriser (SOU 2007:31), föreslår att verksamheten kring farligt gods överförs från Räddningsverket till den tilltänkta Transportstyrelsen, motsvarande 15 årsarbetskrafter och till en kostnad om 10,7 Mkr. Järnvägsstyrelsens har i sitt yttrande (SOU 2007:31) till regeringen påtalat, att den korrekta kostnaden för dessa 15 årsarbetskrafter är cirka 15,0 Mkr. Hur stor del av denna verksamhet som tillfaller järnvägen kontra väg är för närvarande oklart. En kvalificerad bedömning ger vid hand att cirka 20 procent av dessa 15 årsarbetskrafter åtgår till järnvägssektorn dvs. 3 årsarbetskrafter och resterande 12 årsarbetskrafter kan hänföras till vägsidan.

Vidare har föreskriftsarbetet avseende nationella trafikregler (TRI) överförts från Banverk till Järnvägsstyrelsen under 2007. Att upprätthålla och förvalta dessa trafikregler kräver resurser motsvarande 2 årsarbetskrafter.

Järnvägsstyrelsen kommer under 2008 att förstärka med en medarbetare för att klara av internationell samordning.

Hanteringen av ekonomi och löneadministration inklusive hanteringen av avgiftssystemet förutsätts komma att hanteras i egen regi fr.o.m. den 1 januari 2009, vilket motsvarar 3 årsarbetskrafter.

Godkännande av delsystemet stationshus (TSD handikapp) kommer under slutet av 2008 att överföras från Banverket till Järnvägsstyrelsen motsvarande 1 årsarbetskraft.

Detta innebär att Järnvägsstyrelsens verksamhet vid utgången av 2011 bör omfatta kostnader på cirka 88 årsarbetskrafter vilket motsvarar kostnader på cirka 85 Mkr.

Till detta ska läggas ett belopp som motsvarar järnvägssektorns finansiering av Haverikommissionens verksamhet, vilket för 2009 beräknas till 5,0 Mkr.

Detta innebär att Järnvägsstyrelsens kostnader motsvaras av cirka 90,0 Mkr.

Efter 2012 beräknas kostnader för certifiering av underhållsverkstäder att tillkomma motsvarande cirka 3 Mkr.

4 Allmänna principer för avgiftsfinansiering

Ett krav på en regleringsmyndighets oberoende som brukar framföras internationellt är att den ska finansieras via avgifter som direkt disponeras av myndigheten själv.

Det skapar en större grad av oberoende mot politisk styrning, genom att finansieringen är mer säkerställd än när verksamheten finansieras med anslag. Denna form av avgiftsfinansierad verksamhet kallas nettofinansierad myndighet

Oberoende mot tillsynsobjektet tillgodoses bäst genom att tillsynsverksamheten finansieras med anslag via statsbudgeten. Huruvida verksamheten är avgiftsbelagd eller inte spelar ingen roll för oberoendet så länge verksamheten direkt anslagsfinansieras. När tillsynsmyndigheten tar ut avgifter för varor och tjänster som den tillhandahåller och avgifterna tillfaller statskassan direkt och myndigheten erhåller anslagsmedel från regeringen för att täcka sina kostnader kallas

finansieringsformen för bruttofinansierad myndighet. Denna form av finansiering ökar det politiska beroendet. Dessutom kan det vara svårt att förena bruttofinansiering med principerna med utgiftstak om verksamheten har kraftiga variationer i omfattning som gör att kostnaderna för verksamheten varierar från år till år.

4.1 Avgiftsprinciper

En avgift ska normalt motsvaras av en direkt motprestation i form av en vara eller en tjänst. Avgiften ska direkt relateras till en enskild kund och normalt inte till kollektivet av kunder inom en bransch. Eftersom en verksamhet som Järnvägsstyrelsens både innehåller tjänster som direkt tillhandahålls till en enskild kund, t.ex. tillstånd och godkännanden, men även av tjänster som tillhandahålls hela kollektivet av företag (t.ex. föreskrifter) kan inte hela Järnvägsstyrelsens verksamhet finansieras med avgifter som uppfyller kraven på en direkt motprestation.

Det avgiftssystem som byggs upp måste således klara av att finansiera både enskilda och kollektiva tjänster för att systemet ska stödja myndighetens hela uppdrag och tillsynsuppgift.

Dessutom måste avgiftsstrukturen vara lätt att förstå, transparent samt kostnadseffektiv. I princip finns tre sätt att ta ut en avgift

- a) genom att tillämpa timtaxa rakt av för alla direkta tjänster
- b) en fast avgift för hela verksamheten
- c) en fasta avgifter per produkt.

Alternativen a) ovan är mindre lämplig eftersom timtaxa förutsätter att myndigheten har en enhetlig och likartad standard i all myndighetsutövning. Dessutom får myndigheten inte rätt incitament för att driva, utveckla och effektivisera verksamheten. Även alternativ b) har sina brister då avgiften får bristande koppling till motprestationen och därmed blir allt för trubbig och mer att likna vid en skatt.

Alternativ c) är att föredra men kan vanligtvis inte helt finansiera en myndighet eftersom en allt för omfattande produktdifferentiering inte är möjlig. Dessutom kan inte tjänster med kollektiva inslag avgiftsbeläggas eftersom det är svårt att definiera kunden.

Slutsatsen är att en kombination av b) och c) är lämpligast.

4.1.1 Kombination av myndighetsavgift och direkt avgift

De tjänster som Järnvägsstyrelsen tillhandahåller syftar till att utöva sådan tillsyn över aktörerna inom området att målen för verksamhetsområdet järnväg kan nås.

Ett sätt att finansiera Järnvägsstyrelsens tjänster skulle kunna vara att ta ut en avgift av alla Järnvägsstyrelsens kunder och intressenter som nyttjar Järnvägsstyrelsens tjänster. Dessa kunder är infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, vagnhållare,

underhållsansvariga för fordon, spårväg och tunnelbana, organisatörer av trafik, utbildningsföretag, enskilda personer som söker dispens eller förarlicens.

Frågan är hur ett rättvist avgiftssystem ska utformas som dels tillgodoser behovet av enskilda tjänster till företagen, dels behovet av gemensamma tjänster till hela kollektivet av brukare inom järnväg, spårväg och tunnelbana. I båda fallen bör avgifterna utformas så att de tar hänsyn till omfattningen av nyttjandet av Järnvägsstyrelsens tjänster.

En avvägning mellan ett detaljerat och rättvist avgiftssystem, som kan bli mycket komplext och ineffektivt å ena sidan, och ett enkelt och robust men också okänsligt och orättvist system, måste göras. Dessutom måste utgångspunkten för det system som byggs upp vara att myndigheten själv har förmåga att fakturera kunderna genom att faktureringsunderlaget finns i myndighetens eget affärssystem. D.v.s. informationen som ligger till grund för fakturering skall vara uppgifter som finns i tillstånden eller i de register och system som finns hos myndigheten. Exempel på uppgifter som inte finns hos myndigheten är enskilda företags trafikarbete. Däremot finns uppgifter om bl.a. antalet fordon, spårlängd, typ av verksamhet, ekonomisk omslutning.

Avgiftssystemet bör också byggas upp så att varje delprocess utgör ett eget resultatområde där avgifterna svarar mot kostnaderna. Någon korssubventionering bör eller får inte ske inom systemet. För direkta tjänster där en motprestation levereras till kunden bör en avgift som hyfsat väl stämmer mot kostnaden för tjänsten eftersträvas.

För tjänster av kollektiv karaktär bör en generell avgift tas ut som dock baseras på företagets tänkta nyttjande av tjänsten. En sådan avgift bör på något sätt baseras på storleken och verksamheten hos företaget.

För Järnvägsstyrelsens verksamhet bör man därför dela upp avgiften i tre komponenter

- Myndighetsavgift för att täcka kostnaden för kollektiva tjänster (förvaltningsavgift).
- Direkta avgifter för att täcka tjänster till enskilda kunder (vederlag).
- Avgift för ajourhållning av register.

4.1.2 Myndighetsavgift

Då Järnvägsstyrelsens verksamhet i stort kan bedömas till 75 procent utgöras av kostnader för att producera generella tjänster och till 25 procent av kostnader för direkta tjänster bör avgiftssystemet utformas så att en **myndighetsavgift** finansierar cirka 75 procent av Järnvägsstyrelsens verksamhet. Myndighetsavgiften fluktuerar med ett antal procentenheter räknat fr.o.m. 2010 till 2013 beroende på att intäkten från den direkta avgiften ökar pga. att en större antal tjänster till enskilda kunder kommer att finnas.

Myndighetsavgiften finansierar verksamhet som täcker tjänster med egenskaper av kollektiv vara vid Järnvägsstyrelsen och där ingen direkt kund kan identifieras. Dessa verksamheter är regelutveckling, internationellt samarbete, extern information,

incidentanalys, forskning, riskvärdering, regeringsuppdrag, marknadstillsyn, marknadskontroll, konkurrensbevakning, jourberedskap och allmänt utredningsarbete m.m. Dessutom ingår kostnaden för järnvägssektorns finansiering av Haverikommissionens verksamhet

Man bör överväga en schablonisering av avgifter för kostnadstäckning inom denna del av verksamheten. En sådan schablonisering bör bygga på ett enkelt, robust och rättvist system i syfte att ta fram en modell för att balansera kostnaderna för små och stora företag. Exempelvis infrastrukturförvaltarens innehav av spårssystem, järnvägsföretagens nyttjande av spårsystemet, antalet anställda i företaget, omsättning i järnvägsföretaget etc.

4.1.3 Direkt avgift

Direkta avgifter avser produkter och tjänster som tillhandahålls av Järnvägsstyrelsen och som har en identifierbar kund. En direkt avgift är utformad så att de täcker de kostnader som är förknippade med verksamheten. De bygger bland annat på redovisning av nedlagd tid och övriga produktionskostnader för tjänsterna. Den tas ut av alla tillståndshavare och bör finansiera cirka 22 procent av Järnvägsstyrelsens verksamhet.

De direkta avgifterna svarar mot en produktkatalog innehållande följande tjänster:

- nya eller ändrade tillstånd,
- säkerhetstillsyner,
- godkännande av järnvägsmateriel,
- kompetenscertifiering.

Till detta kommer särskilda avgifter i samband med

- kontroll när avvikelser från regelverk uppdagats eller när
- förnyad prövning måste genomföras efter ett underkännande.

Avgifterna beräknas i förväg och utformas som en fast i förväg fastställd avgift per produkt.

4.1.4 Avgift för ajourhållning av register

Den resterande delen av direkta avgifter (3 procent) bör tas ut som avgift för ajourhållning av fordonsregister, lokförarregister, infrastrukturregister och övriga register som finns inom myndigheten. Avgiften föreslås finansieras via en årlig fast avgift per brukare samt en rörlig avgift baserad på verksamhetens omfattning.

5 Inventering av avgiftssystem och finansieringsprinciper i våra grannländer

Vid en jämförelse av finansieringen av Järnvägsstyrelsens verksamhet med våra grannländer gäller följande. I Danmark och Norge finansieras verksamheten med anslag.

Den Holländska järnvägsmyndigheten (Verkeer en Waterstaat) är avgiftsfinansierad till 20 % (tillstånd, godkännanden och inspektioner) och följer principerna för en bruttofinansierad myndighet. Resten av deras verksamhet är anslagsfinansierad.

Den tyska järnvägsmyndigheten (EBA) tillämpar den förstnämnda principen, dvs. att avgifterna disponeras direkt av myndigheten själv. Den tyska järnvägsmyndigheten fastställer själv avgiftsnivåerna (nettofinansierad myndighet).

I Storbritannien finansieras myndigheten dels via en avgift för marknadsövervakning som Network Rail betalar, dels en avgift som avser säkerhet och som betalas av brukarna och som baseras på respektive företags omsättning.

6 Förslag till avgifter inom järnvägsområdet

6.1 Direkt avgift

Den direkta avgiften baseras med utgångspunkt från att myndigheten skall erhålla kostnadstäckning inom nedan redovisade produktområden. Avgiften baseras på hur stor insats (tid och pengar) som krävs för en leverans av tjänsten. Nedlagd tid baseras på en genomsnittlig timtaxa för myndighets personal, där hänsyn har tagits till de kostnader som är förenat med detta. Den årliga timtiden per anställd är satt till 1600 timmar/år, vilket ger en genomsnittlig timtaxa om **625 kronor/timme och anställd**.

Denna timtaxa används vid beräkningen av nedanstående produktområden.

| Tillstånd infrastrukturförvaltare | Avgift (tkr) |
|--|--------------|
| Stora Infrastrukturförvaltare (Banverket, SL, GS och Veolia. | 150 |
| Ny prövning, grupp 1. | 100 |
| Omprövning Stora infrastrukturförvaltare | 150 |
| Omprövning, grupp 1. Vart 5:e år. | 75 |
| Ny- och omprövning, grupp 2. Vart 5:e år. | 25 |
| Ny- och omprövning, grupp 3. Vart 5:e år. Samt övriga spårvägar | 10 |
| Gruppindelningen finns i JAS, behövs för andra ändamål. Grupp 1 = Trafikindex >30 och vagnar/mån >30 (150 st) Grupp 2 = Trafikindex <30 och vagnar/mån >10 (150 st) Grupp 3 = Trafikindex <30 och vagnar <10 (150 st) | |
| Nyprövning Tillstånd Tunnelbana/spårväg | 250 |

| | |
|---|---------------------|
| Omprovning Tillstånd Tunnelbana/spårväg | 150 |
| Godkännande av trafikplatsnamn, | 5 |
| Säkerhetstillsyn och marknadsövervakning, infrastrukturförvaltare | Avgift(tkr) |
| Revisionstyp1, genomföres brevledes. Årligen. | 10 |
| Revisionstyp 2, företag som saknar personal med arbetsuppgifter som har betydelse för säkerheten. Vartannat år. | 25 |
| Revisionstyp 2, företag som har personal med arbetsuppgifter som har betydelse för säkerheten. Vartannat år. | 50 |
| Revisionstyp 3, företag som saknar personal med arbetsuppgifter som har betydelse för säkerheten. Vart 3:e år. | 50 |
| Revisions typ 3, företag som har personal med arbetsuppgifter som har betydelse för säkerheten. Vart 3:e år. | 100 |
| Företagsmöte. Grupp 1 vart 3:e år (de riktigt stora varje år). Övriga mycket sporadiskt. | 5 |
| Tillstånd järnvägsföretag | Avgift (tkr) |
| Nyprovning Licens. | 10 |
| Omprovning Licens. | 10 |
| Nyprovning Säkerhetsintyg-A för ett järnvägsföretag, tågspår. | 100 |
| Omprovning Säkerhetsintyg-A för ett järnvägsföretag. tågspår. | 75 |
| Nyprovning Säkerhetsintyg-B för ett järnvägsföretag, tågspår. | 25 |
| Omprovning Säkerhetsintyg-B för ett järnvägsföretag. tågspår, | 25 |
| Nyprovning Särskilt tillstånd för ett järnvägsföretag, tågspår, | 125 |
| Omprovning Särskilt tillstånd för ett järnvägsföretag, tågspår. | 100 |
| Nyprovning Auktorisation. | 15 |
| Omprovning Auktorisation. | 10 |
| Nyprovning av Särskilt tillstånd för järnvägsföretag, växling. | 100 |
| Omprovning av särskilt tillstånd för järnvägsföretag, växling. | 75 |
| Säkerhetstillsyn järnvägsföretag | Avgift(tkr) |
| Revisionstyp1, genomföres brevledes. | 10 |
| Revisionstyp 2, för ett järnvägsföretag. | 50 |

| | |
|--|--------------------|
| Revisionstyp 3, för ett järnvägsföretag. | 100 |
| Företagsmöte med verksamhetsutövarens ledning. | 5 |
| Tillsyn mot transporter av farligt gods, kostnad/vagn. | 5 |
| Godkännande | Avgift(tkr) |
| Godkännande av delsystem som är helt reglerad i enlighet med TSD-föreskrift, nytt större tåg eller byggprojekt. | 90 |
| Godkännande av delsystem som är helt reglerad i enlighet med TSD-föreskrift, nytt mindre tåg eller byggprojekt. | 60 |
| Godkännande av delsystem som är helt reglerad i enlighet med TSD-föreskrift, godkänt i annat land enligt nya metoden. | 30 |
| Godkännande av delsystem som delvis är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, nytt större tåg eller byggprojekt. | 110 |
| Godkännande av delsystem som delvis är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, nytt mindre tåg eller byggprojekt. | 80 |
| Godkännande av delsystem som delvis är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godkänt i annat land enligt den nya metoden. | 30 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, nationellt godkännande, fordon, nytt tågkoncept (motorvagnar, arbetsmaskiner, spårbyteståg, spårvagnar, tunnelbanevagnar, lok och personvagnar), Nivå 1. | 200 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, nationellt godkännande, fordon, nytt tågkoncept (motorvagnar, arbetsmaskiner, spårbyteståg, spårvagnar, tunnelbanevagnar, lok och personvagnar), Nivå 2. | 100 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, nationellt godkännande, fordon, nytt tågkoncept (motorvagnar, arbetsmaskiner, spårbyteståg, spårvagnar, tunnelbanevagnar, lok och personvagnar), Nivå 3. | 50 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, nya godsvagnar, Nivå 1. | 50 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, typanslutning, Nivå 1. | 20 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, Nivå 1. | 20 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, fordon med giltigt utländskt godkännande, tågkoncept (motorvagnar, spårvagnar, | 50 |

| | |
|--|-----|
| arbetsmaskiner, spårbyteståg, tunnelbanevagnar, lok och personvagnar), Nivå 1. | |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, fordon med giltigt utländskt godkännande, tågkoncept, (motorvagnar, spårvagnar, arbetsmaskiner, spårbyteståg, tunnelbanevagnar, lok och personvagnar), Nivå 2. | 75 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godsvagnar, Nivå 1. | 30 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godsvagnar, Nivå 2.. | 50 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, utländska fordon som tillfälligt framförs i Sverige, tågkoncept (motorvagnar, spårbyteståg, arbetsmaskiner, spårvagnar, tunnelbanevagnar, lok och personvagnar), Nivå 1. | 20 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, utländska fordon som tillfälligt framförs i Sverige, tågkoncept (motorvagnar, spårbyteståg, arbetsmaskiner, spårvagnar, tunnelbanevagnar, lok och personvagnar), Nivå 2. | 50 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, utländska fordon som tillfälligt framförs i Sverige, godsvagnar, Nivå 1 | 15 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godkännande av järnvägsinfrastruktur (inklusive säkerhetskomponenter), utveckling av ny teknik, Nivå 1. | 50 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godkännande av järnvägsinfrastruktur (inklusive säkerhetskomponenter), utveckling av ny teknik, Nivå 2.. | 100 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, större ombyggnad eller nybyggnation, Nivå 1. | 50 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, större ombyggnad eller nybyggnation, Nivå 2. | 100 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, mindre modifiering, Nivå 1. | 20 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, Nivå 2. | 50 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet | 30 |

| | |
|--|-------------------------------------|
| med TSD-föreskrift, godkännande av infrastruktur som bygger på teknik som tidigare prövats (förenklat godkännande), större ombyggnad eller nybyggnation, Nivå 1. | |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godkännande av infrastruktur som bygger på teknik som tidigare prövats (förenklat godkännande), större ombyggnad eller nybyggnation, Nivå 2. | 70 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godkännande av infrastruktur som bygger på teknik som tidigare prövats (förenklat godkännande), mindre modifieringar, Nivå 1. | 20 |
| Godkännande av delsystem som ej är reglerade i enlighet med TSD-föreskrift, godkännande av infrastruktur som bygger på teknik som tidigare prövats (förenklat godkännande), mindre modifieringar, Nivå 2. | 30 |
| Undantag från TSD, på TEN nätet. | 30 |
| Undantag från TSD, utom TEN nätet. | 20 |
| Godkännande av utbildningsplaner för ett företag med högst 100 anställda. | 50 |
| Godkännande av utbildningsplaner för ett företag med mer än 100 anställda | 50 |
| Certifikat för underhållsföretag, rullande materiel | Avgift(tkr) |
| Certifikat för underhållsföretag där mindre än 300 medlemmar av personalen utövar en säkerhetsfunktion (EU-direktiv 96/48/EC samt Direktiv 2004/50/EC och 2004/49/EC). | Avgift kan tidigast uttagas år 2013 |
| Certifikat för underhållsföretag där 300 eller fler medlemmar av personalen utövar en säkerhetsfunktion (EU-direktiv 96/48/EC samt Direktiv 2004/50/EC och 2004/48/EC). | Avgift kan tidigast uttagas år 2013 |
| Tillstånd för Entity in charge of maintenance | Avgift(tkr) |
| Tillståndsbevis för ägare av järnvägsfordon med en fordonspark understigande 100 fordon. | Avgift kan tidigast uttagas år 2012 |
| Tillståndsbevis för ägare av järnvägsfordon med en fordonspark överstigande 100 fordon men högst 500 stycken. | Avgift kan tidigast uttagas år 2012 |
| Tillståndsbevis för ägare av järnvägsfordon med en fordonspark överstigande 500 fordon. | Avgift kan tidigast uttagas år 2012 |
| Avgift för åjourhållning av register | Avgift(kronor) |
| Avgift för åjourhållning av fordonsregister, styckkostnad per | Lok 500 |

| | |
|---|-------------------------------------|
| fordon, lok och vagnar. | Vagnar 40 |
| Avgift för ajourhållning av infrastrukturregister, årlig kostnad. | Avgift kan tidigast uttagas år 2010 |
| Avgift för kompetensregister, årlig kostnad. | Avgift kan tidigast uttagas år 2010 |
| Kompetenscertifiering | Avgift (kronor) |
| Ackreditering av utbildningsföretag. | Timtaxa |
| Utfärdande av körkortbevis. | Avgift kan tidigast uttagas år 2010 |
| Registerhållning. | Avgift kan tidigast uttagas år 2010 |
| Medicinska dispenser, styckkostnad per dispens. | 4000 |

6.2 Avgift för Järnvägsstyrelsens verksamhet, myndighetsavgift

Järnvägsstyrelsens kostnader för kollektiva tjänster utgör cirka 68,5 Mkr 2009. Dessa kostnader bör då motsvaras av en myndighetsavgift som drar in lika mycket.

Myndighetsavgiften ska betalas av alla med tillstånd, d.v.s. infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och organisationer med auktorisation. Järnvägsföretag och organisationer med auktorisation bör svara för 10 Mkr och infrastrukturförvaltarna för resten dvs. 58,5 Mkr.

Samtliga infrastrukturförvaltare i landet bör betala myndighetsavgift i proportion till innehavet av spårkilometer. Sverige har idag ca 17 000 spårkilometer vilket innebär att myndighetsavgiften för Järnvägsstyrelsens verksamhet bör vara 3 441,17 kronor per innehavd spårkilometer.

Järnvägsstyrelsen har tagit fram två alternativa förslag till myndighetsavgift avseende järnvägsföretag och organisationer med auktorisation baserat på en myndighetsavgift om 10,0 Mkr. Båda förslagen har för- och nackdelar.

Alternativ 1. Järnvägsföretagen bör betala en myndighetsavgift baserad på antal tågkilometer i proportion till antalet tågkilometer som företaget producerat föregående år.

Enligt Statens institut för kommunikationsanalys, (SIKA) producerades under 2006 cirka 86 miljoner tågkilometer på persontrafiksområdet emedan cirka 45 miljoner tågkilometer hänförs till godstrafik. Vidare producerades cirka 14 miljoner tågkilometer inom spårvägen och cirka 13 miljoner tågkilometer inom tunnelbana.

Detta innebär, att persontrafiken bör belastas med cirka 71,5 procent av dessa 10 miljoner kronor och godstrafiken med cirka 28,5 procent.

Nackdelen med detta förslag är primärt att man måste konstruera systemet på rent historiska data (fördröjning av faktaunderlag mellan 12-18 månader) från en annan myndighet (SIKA). Vi har tidigare i rapporten omnämnt vikten av att utgångspunkten för det system som byggs upp måste vara att myndigheten själv har förmåga att fakturera kunderna genom ett faktureringsunderlag som finns inom myndighetens eget affärssystem, vilket inte är aktuellt i detta fall.

Alternativ 2. Järnvägsföretagen (såväl person-som godstrafik) bör betala en myndighetsavgift i proportion till företagets omsättning. Vid en genomgång av järnvägsföretagens omsättning 2006, kan man konstatera, att bland de sex största företagen (såväl person-som godstrafik) i Sverige, var omsättningen cirka 18 509 miljoner kronor, fördelat på godstrafik cirka 35,5 procent och persontrafik 64,5 procent. Dessa siffror representerar drygt 90 procent av järnvägsmarknaden i Sverige.

Nackdelen med detta förslag är i likhet med ovan angivna alternativ 1, att vi måste bygga systemet på rent historiska data. Vidare att järnvägsföretagen måste särredovisa sin verksamhet årligen med hänvisning till vad som kan hänföras till järnvägsverksamhet och till annan verksamhet inom företaget (exempelvis transporter med buss eller annan kringverksamhet som inte kan hänföras till järnvägen). Det är en mer omfattande särredovisning än vad som det ställs krav på idag. Järnvägsstyrelsen kan dock konstatera, att även om det finns inskrivet i järnvägslagen att järnvägsföretagen är skyldiga att särredovisa, finns det vissa brister i järnvägsföretagens vilja att särredovisa deras verksamheter på ett korrekt sätt, bland annat med hänvisning konkurrenssituationen på marknaden samt till sekretess. Fördelen med alternativ två är dock att Järnvägsstyrelsen har förmågan att fakturera kunderna genom eget faktureringsunderlag, eller genom lätt åtkomliga uppgifter via Bolagsverket.

Järnvägsstyrelsen anser att ett system baserat på företagets omsättning bör väljas i första hand.

Organisationer med auktorisation har bara nytta av en begränsad del av Järnvägsstyrelsens tjänster, främst tjänster rörande kapacitetsfrågor. Myndighetsavgiften för sådana företag bör således vara liten och uppgå till 5000 kr per år.

| Myndighetsavgift | Avgift(kronor) |
|--|----------------|
| Avgift per innehavd spårkilometer. | 3 441,17 |
| Avgift för organisationer med auktorisation. Årlig avgift. | 5 000,00 |
| Avgift/km i proportion till antalet tågkilometer som företaget producerat. (Alternativ 1). | 0,06 |

| | |
|---|--------------------------|
| Avgift i proportion till företagets omsättning. (Alternativ 2) | 0,00049/omsättningskrona |
|---|--------------------------|

7 Konsekvenser av förslaget

För Järnvägsstyrelsen

Avgiftsfinansiering av Järnvägsstyrelsens verksamhet kommer av naturliga skäl att medföra att myndigheten påförs en rad nya arbetsuppgifter i samband med utfakturering av myndighetens kostnader mot kunderna. De anställda måste hålla ordningen på hur mycket arbetstid de lägger mot en kund och vad som skall ligga till underlag för fakturering. Dessutom måste myndigheten ha system för kontroll och uppföljning av betalningar av fakturor. Totalt beräknas antalet tjänster att behöva utökas för att upprätthålla sådana system och rutiner med cirka 1,5 årsarbetskraft, förutsatt att synergier kan uppnås vid integreringen med de andra trafikslagen och deras ekonomisystem.

För större infrastrukturförvaltare

Banverket

Banverket förvaltar statens järnvägsnät, som utgör cirka 80 procent av Sveriges järnvägsnät. Det övriga nätet sköts av företag, kommuner eller museiföreningar. 80 procent av 17 000 spårkilometer motsvaras av 13 600 spårkilometer, vilket innebär att Banverket enligt förslaget ska faktureras en årlig avgift om 46,8 Mkr för att täcka Järnvägsstyrelsens myndighetsavgift. Till detta tillkommer de direkta avgifterna (omprövning av tillstånd, godkännanden samt cirka 10 stycken tillsyner), vilket räknat på 2008- års värden motsvarar en kostnad om cirka 2,2 Mkr.

Totalt ska således Banverket faktureras en avgift om 49,0 Mkr.

För mindre infrastrukturförvaltare

En mindre infrastrukturförvaltare (cirka 500 stycken i landet) kommer enligt förslaget, i medeltal, faktureras en årlig avgift om 8 602 kronor för deras innehav av ägda spårkilometer (myndighetsavgiften). Utöver detta tillkommer Järnvägsstyrelsens direkta avgifter som på årsbasis beräknas kosta infrastrukturförvaltarna cirka 25 000 kronor. Vart femte år skall tillstånden för mindre infrastrukturförvaltare omprövas, vilket medför en engångskostnad om 75 000 kronor

För större Järnvägsföretag

För SJ AB

SJ AB kommer enligt förslaget att faktureras en årlig avgift om cirka 3,0 Mkr för att täcka Järnvägsstyrelsens myndighetsavgift. Till detta tillkommer de direkta avgifterna har (omprövning tillstånd samt cirka fem revisioner, typ 1), vilket räknat på 2008-års aktiviteter motsvarar en kostnad om cirka 150 tkr.

Totalt ska således SJ AB faktureras om cirka 3,15 Mkr för att täcka Järnvägsstyrelsens kostnader. Sett till SJ ABs verksamhet år 2006, utgör denna kostnad 5/10 av en promille av företagets omsättning.

För Green Cargo

Green Cargo kommer enligt förslaget att faktureras en årlig avgift om cirka 2,6 Mkr för att täcka Järnvägsstyrelsens myndighetsavgift. Till detta tillkommer de direkta avgifterna som myndigheten har (omprövning av tillstånd, godkännanden samt cirka fem revisioner revisioner, typ 1), vilket räknar på 2008-års värden motsvarar cirka 150 tkr.

Totalt skall således Green Cargo faktureras en årlig avgift om cirka 2,75 Mkr för att täcka Järnvägsstyrelsens kostnader. Sett till Green Cargo's verksamhet år 2006, utgör denna kostnad 5/10 av en promille av företagets omsättning.

För mindre järnvägsföretag

Mindre järnvägsföretag med en årlig omsättning av exempelvis 50 Mkr kommer enligt förslaget faktureras en årlig avgift om cirka 24 000 kronor för att täcka Järnvägsstyrelsens myndighetsavgift. Till detta tillkommer de direkta avgifterna som myndigheten har (omprövningar av tillstånd, godkännanden, tillsyner) som kan variera mellan åren (från 5 till 100 tkr) beroende på företagets situation.

För historiska järnvägsföretag

I Sverige finns idag drygt 40 stycken ideella museijärnvägsföretag varav flera av dessa nyttjar stambanenätet emedan andra bedriver sin verksamhet på egen infrastruktur. För att täcka Järnvägsstyrelsens myndighetsavgift bör man därför endast fakturera en mindre summa om 2 000 kronor per år för dessa företag. Vad avser tillstånd, nyomprövningar av säkerhetsintyg, revisioner (dvs. den direkta avgiften) etc behandlas dessa museijärnvägsföretag på samma sätt som ett kommersiellt järnvägsföretag inom Järnvägsstyrelsen. Kostnaden för dessa tjänster varierar mellan 10 till 125 tusenkronor. För en ideell förening är detta en stor kostnad. Man bör därför överväga om den direkta avgiften för museijärnvägsföretag skall avgiftsfinansieras eller anslagsfinansieras.

8 Slutsatser

Denna rapport har som utgångspunkt att finna formerna och systemen för en 100-procentig avgiftsfinansiering av Järnvägsstyrelsens verksamhet i enlighet med direktiven i Transportstyrelseutredningen (N 2007:5) med verkan från och med den 1 januari 2010.

Järnvägsstyrelsens förslag till avgiftssystem visar att cirka 75 procent av myndighetens verksamhet bör finansieras via myndighetsavgiften och cirka 22 procent med en direkt avgift och cirka 3 procent med en registerhållningsavgift.

Genom att kombinera direkta avgifter och en fast avgift kan hela verksamheten finansieras med avgifter. En stor del av finansieringsbördan faller dessutom på Banverket vilket är rimligt då deras verksamhet är den avgjort största av alla aktörer på marknaden. Även SJAB och Green Cargo får bära en stor del av bördan för att täcka kostnaderna för s.k. kollektiva tjänster vilket också får anses som rimligt då dessa två är de helt dominerande aktörerna på person, resp. godsmarknaden.

Då avgiftsfinansiering av Järnvägsstyrelsens verksamhet aldrig tidigare har tillämpats, bör man överväga bruttofinansierad verksamhet för Järnvägsstyrelsens verksamhet under en övergångsperiod om exempelvis ett till två år, för att vinna erfarenhet. Ett annat skäl till detta argument är att verksamhetsvolymen kan vara svår att förutse och att den är beroende av konjunkturerna samt till utvecklingen inom EU-området.

Järnvägsstyrelsen förordar dock på sikt finansiering med avgifter som direkt disponeras av myndigheten själv. Järnvägsstyrelsen förordar att myndigheten får besluta om avgiften alternativt att regeringen ska sätta avgifterna samt att myndigheten själv får disponera intäkterna.

Järnvägsstyrelsen har under utredningens gång identifierat fyra ”produktområden” som man särskilt bör beakta vid fastställande av avgiftsstruktur och avgiftsnivå och var dessa avgifter skall läggas. Det första avser internationellt arbete på uppdrag från regeringen. Detta är en naturlig av en myndighetens uppgift och bör därför finansieras via anslag. Det andra avser ideella museijärnvägsföretag och om motsvarande avgifter för godkännanden och tillsyner skall tillämpas mot dessa företag i likhet till övriga kommersiella företag. Ideella museijärnvägsföretag har begränsade ekonomiska resurser, varför en avgiftsfinansiering för olika tillstånd och godkännanden, kan medföra att verksamheten omöjliggörs. Det tredje är medicinska dispenser som Järnvägsstyrelsen idag utfärdar, skälet är att den enskildes rättsäkerhet riskerar att påverkas av en avgiftsfinansiering. Det fjärde avser verksamhet som avser tvistlösning, överprövning av beslut där valet står mellan anslagsfinansiering, finansiering genom påslag på avgifter för tillstånd m.m. där överprövning kan påkallas eller finansieras från allmänfinansierade avgifter.

I det förslag till avgiftsfinansiering som Järnvägsstyrelsen föreslår, ligger dessa ”produkter” i såväl myndighetsavgiften som i den direkta avgiften.

Som framgår av bilaga 1, fluktuerar intäkterna och kostnaderna mellan åren beroende på framför allt olika EU-direktiv och när dessa skall träda i kraft i Sverige. För år 2010 beräknas den direkta avgiften (inklusive ajourhållning av register och kompetenscertifiering) motsvara ca 21,5 Mkr, 2010 27,0 Mkr, 2011 26,4 Mkr, 2012 31,0 Mkr samt 2013 31,0 Mkr.

Som tidigare nämnts, pågår det för närvarande en intensiv utveckling inom järnvägssektorn i Europa varför det kan vara svårt att förutse i vilken takt och omfattning detta kommer att påverka Järnvägsstyrelsens verksamhet över åren.

9 Förslag till avgiftsfinansiering inom Järnvägsstyrelsens verksamhet 2009- 2013

| Förslag till avgiftsfinansiering av Järnvägsstyrelsen 2009-2013 | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| Belopp i tkr, prisnivå 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Verksamhetens kostnader | 91 615 | 95 719 | 97 825 | 104 709 | 106 761 |
| Avgifter som disponeras | | | | | |
| Myndighetsavgift | 70 135 | 68 712 | 71 434 | 73 800 | 75 800 |
| – varav Infrastrukturföretag | 60 110 | 58 467 | 60 964 | 63 100 | 64 866 |
| – varav Järnvägsföretag | 10 000 | 10 220 | 10 445 | 10 675 | 10 909 |
| – varav Auktorisation | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Direkta avgifter | 20 200 | 21 700 | 21 000 | 25 434 | 25 397 |
| Avgifter för ajourhållning av register | 1 280 | 2 307 | 2 358 | 2 409 | 2 461 |
| Kompetenscertifiering | 0 | 3 000 | 3 033 | 3 066 | 3 101 |
| Summa | 91 615 | 95 719 | 97 825 | 104 709 | 106 761 |

Verksamhetens kostnader är uppräknade 2,2 % per år. 2012 och 2013 tillkommer 3 Mkr per år för godkännande och certifiering av underhållsverkstäder.

10 Rekommendation

Järnvägsstyrelsen förordar att myndighetens verksamheter finansieras med avgifter med verkan från den 1 januari 2010 enligt bifogat förslag och till de resursbehov som redovisats.

Järnvägsstyrelsen förordar vidare, att man bör överväga möjligheterna, att finansiera myndighetens verksamhet via den s.k. bruttofinansieringsmetoden under en övergångsperiod av ett till två år, för att vinna erfarenhet. Därefter bör nettofinansieringsmetoden tillämpas för att uppnå likformighet mellan de fyra transportslagen.

Järnvägsstyrelsen förordar vidare, att man bör överväga möjligheterna till att införa ett system som möjliggör att myndigheten tar ut en årsavgift i förskott (alternativt kvartalsvis i förskott) avseende myndighetsavgiften.

Den direkta avgiften (tillstånd, tillsyn, godkännanden, registerhållning) föreslås faktureras mot myndighetens kunder i samband med att myndigheten påbörjar sitt arbete.

Bilaga 1: Intäkter från direkta avgifter, 2009-2013

| Benämning (tal angivna i Mkr) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Tillstånd infrastrukturförvaltare | 3,0 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| Säkerhetstillsyn infrastrukturförvaltare | 2,0 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| Tillstånd järnvägsföretag | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 |
| Säkerhetstillsyn järnvägsföretag | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Godkännande Entity in charge of maintenance | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,0 | 2,0 |
| Certifikat för underhållsföretag, rullande materiel | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 3,0 |
| Godkännande av järnvägsmateriel | 6,2 | 6,2 | 5,5 | 5,0 | 5,0 |
| Avgift för åjourhållning av register | 1,3 | 2,3 | 2,4 | 2,4 | 2,5 |
| Avgift för åjourhållning av fordonsregister, styckkostnad per fordon, lok och vagnar | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,4 | 1,4 |
| Avgift för åjourhållning av infrastrukturregister, årlig kostnad | 0,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 |
| Avgift för kompetensregister, årlig kostnad | | | | | |
| Kompetenscertifiering | | | | | |
| Ackreditering av utbildningsföretag | | | | | |
| Utfärdande av körkortsbrev | 0,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Registerhållning | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Medicinska dispenser | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,6 |
| Totalt | 21,5 | 27,0 | 26,4 | 31,0 | 31,0 |

Mot varje intäkt står en motsvarande kostnad. Varje resultatområde beräknas ge ett nollresultat.

Bilaga 2: Myndighetens kostnader fördelat på processer och uppdelade på myndighetsavgift och direkta avgifter

| Benämning (tal angivna i tkr) | | | | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-----------|-------|-------|----------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Verksamhetens kostnader | | | | | 91 615 | 95 719 | 97 825 | 104 709 | 106 761 |
| Myndighetsavgift | | | | | 70 135 | 68 712 | 71 434 | 73 800 | 75 800 |
| varav infrastruktur företag, spårinnehav | | | | | 60 100 | 58 467 | 60 964 | 63 100 | 64 866 |
| därav infrastruktur förvaltare med spårinnehav över 10 000 km | | | | | 46 435 | 45 889 | 47 965 | 49 643 | 51 056 |
| därav infrastruktur förvaltare med spårinnehav under 10 000 km | | | | | 11 675 | 12 578 | 12 999 | 13 457 | 13 810 |
| varav järnvägsföretag, i förhållande till omsättning | | | | | 10 000 | 10 220 | 10 445 | 10 675 | 10 909 |
| därav järnvägsföretag, företagets omsättning (person) över 100 mkr | | | | | 6 450 | 6 591 | 6 736 | 6 884 | 7 035 |
| därav järnvägsföretag, företagets omsättning (person) under 100 mkr | | | | | 580 | 593 | 606 | 619 | 632 |
| därav järnvägsföretag, företagets omsättning (goods) över 100 mkr | | | | | 2 762 | 2 822 | 2 884 | 2 947 | 3 012 |
| därav järnvägsföretag, företagets omsättning (goods) under 100 mkr | | | | | 208 | 214 | 219 | 225 | 230 |
| varav järnvägsföretag, auktorisation | | | | | 25 | 26 | 26 | 27 | 27 |
| Direkta avgifter | | | | | 20 200 | 21 700 | 21 000 | 25 500 | 25 500 |
| Tillstånd infrastruktur förvaltare | | | | | 3000 | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 |
| därav stora infrastruktur förvaltare* | Styckpris | Dagar | Antal | Utf.2007 | | | | | |
| därav nyprövning* | 150 | 50 | 1 | 150 | | | | | |
| därav omprövning stora infrastruktur förvaltaren,* | 100 | 20 | 1 | 100 | | | | | |
| därav omprövning grupp 1, * | 150 | 30 | 0 | 0 | | | | | |
| därav ny-omprövning, grupp 2,* | 75 | 15 | 118 | 8 850 | | | | | |
| därav ny- och omprövningar, grupp 3,* | 25 | 5 | 11 | 275 | | | | | |
| därav godkännande av trafikplatsnamn,* | 10 | 2 | 11 | 110 | | | | | |
| därav godkännande av trafikplatsnamn,* | 5 | 1 | 10 | 50 | | | | | |
| Säkerhetstillsyn infrastruktur förvaltare | | | | | 2000 | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 |
| därav revisionstyp 1, * | 10 | 2 | 175 | 1 750 | | | | | |
| därav revisions typ 2,* | 25 | 5 | 22 | 550 | | | | | |
| därav revisions typ 3,* | 100 | 20 | 2 | 200 | | | | | |
| därav företagsmöten,* | 5 | 1 | 7 | 35 | | | | | |
| Tillstånd järnvägsföretag | | | | | 4000 | 4000 | 4000 | 4000 | 4000 |
| därav nyprövning/omprövning av licens,* | 10 | 2 | 5 | 50 | | | | | |
| därav nyprövning Säkerhetsintyg A för ett järnvägsföretag,tågspår,* | 100 | 20 | 7 | 700 | | | | | |
| därav omprövning Säkerhetsintyg A för ett järnvägsföretag,* | 75 | 15 | 0 | 0 | | | | | |
| därav nyprövning Säkerhetsintyg B för ett järnvägsföretag,tågspår,* | 25 | 5 | | 175 | | | | | |
| därav omprövning Säkerhetsintyg B för ett järnvägsföretag,* | 25 | 5 | 0 | 0 | | | | | |
| därav nyprövning av Särskilt tillstånd,järnvägsföretag,* | 125 | 25 | 0 | 0 | | | | | |
| därav omprövning av Särskilt tillstånd, järnvägsföretag, * | 100 | 20 | 18 | 1 800 | | | | | |
| därav nyprövning, auktorisation,* | 15 | 3 | 4 | 60 | | | | | |
| därav omprövning, | 10 | 2 | 0 | 0 | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|-----|----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| auktorisation,* | | | | | | | | | |
| därav nyprövning av särskilt tillstånd för jvg,växling,* | 100 | 20 | 0 | 0 | | | | | |
| därav nyprövning av särskilt tillstånd för jvg,växling,* | 75 | 15 | 0 | 0 | | | | | |
| Säkerhetstillsyn järnvägsföretag | | | | | 3 500 | 3 500 | 3 500 | 3 500 | 3 500 |
| därav revisionstyp 1,* | 10 | 2 | 100 | 1 000 | | | | | |
| därav revisionstyp 2,* | 50 | 10 | 20 | 1 000 | | | | | |
| därav revisions typ3,* | 100 | 20 | 0 | 0 | | | | | |
| därav tillsyn mot transport av farligt gods,* | 5 | 1 | 100 | 500 | | | | | |
| därav företagsmöten,* | 5 | 1 | 4 | 20 | | | | | |
| Godkännande Entity in charge of maintenance | | | | | 0 | 0 | 0 | 2000 | 2000 |
| Certifikat för underhållsföretag, rullande materiel | | | | | 0 | 0 | 0 | 3 000 | 3 000 |
| Godkännande av järnvägsmateriel | | | | | 6 200 | 6 200 | 5 500 | 5 000 | 5000 |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD, nivå 1,* | 200 | 40 | 3 | 600 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD, nivå 2,* | 100 | 20 | 4 | 400 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem, ej TSD, nivå 3,* | 50 | 10 | 3 | 150 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem, ej TSD, nya godsvagnar,* | 50 | 10 | 1 | 50 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem, ej TSD,typanslutning,* | 20 | 4 | 1 | 20 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem, ej TSD,kompl modifiering,* | 20 | 4 | 1 | 20 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem, ej TSD,tågkoncept,nivå 1,* | 50 | 10 | 10 | 500 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,tågkoncept,nivå2,* | 75 | 15 | 9 | 650 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,godsvagnar,nivå1,* | 30 | 6 | 3 | 90 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,godsvagnar,nivå2,* | 50 | 10 | 2 | 100 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD, tg utländska fordon,nivå1,* | 20 | 4 | 10 | 200 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,tg utländska fordon,nivå2,* | 50 | 10 | 5 | 250 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,utländska fordon,gods,* | 15 | 3 | 1 | 15 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,jvginfrastruktur,nivå1,* | 50 | 10 | 5 | 250 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,jvginfrastruktur,nivå2,* | 100 | 20 | 4 | 400 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,större modifiering,nivå1,* | 50 | 10 | 10 | 500 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,större | 100 | 20 | 5 | 500 | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|----|-----|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| modifiering,nivå2,* | | | | | | | | | |
| därav godkännande av delsystem, ej TSD,mindre modifieringar,nivå 1,* | 20 | 4 | 4 | 80 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem, ej TSD,mindre modifieringar,nivå 2,* | 50 | 10 | 3 | 150 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,mod,förenklat godk.nivå1,* | 30 | 6 | 5 | 150 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,mod.förenklat godk.nivå2,* | 70 | 14 | 5 | 350 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,mindre mod.för.godk.nivå1,* | 20 | 4 | 5 | 100 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem,ej TSD,mindre mod.för.godk.nivå2,* | 30 | 6 | 5 | 150 | | | | | |
| därav godkännande av delsystem stationshus(TSD handikapp) 1 å | | | | | 1 000 | | | | |
| Avgift för ajourhållning av fordonsregister, styckkostnad per fordon, lok och vagnar | | | | | 1 280 | 2 307 | 2 358 | 2 409 | 2 461 |
| därav ajourhållning av fordonsregister,styckkostnad/vagn, 22 000 stycken a 40 kr | | | | | 880 | 899 | 919 | 939 | 959 |
| därav ajourhållning av fordonsregister,styckkostnad/lok, 800 stycken a 500 kr | | | | | 400 | 408 | 417 | 426 | 435 |
| Avgift för ajourhållning av infrastruktureregister, årlig kostnad | | | | | 0 | 1 000 | 1 022 | 1 044 | 1 067 |
| Avgift för kompetensregister, årlig kostnad | | | | | | | | | |
| Kompetenscertifiering | | | | | | 3 000 | 3 033 | 3 066 | 3 101 |
| Akreditering av utbildningsföretag | | | | | | | | | |
| Utfärdande av körkortbevis | | | | | 0 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| Registerhållning | | | | | 0 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Medicinska dispenser | | | | | 0 | 1 500 | 1 533 | 1 566 | 1 601 |
| Medicinska dispenser,* | 4 | 0,8 | 400 | 1 600 | | | | | |
| Totalt | | | 1120 | 24 630 | | | | | |
| Totalt | | | | | 21 500 | 27 000 | 26 400 | 31 000 | 31 000 |

* Uträkningarna bygger på hur många beslut,godkännanden,tillstånd,revisioner,tillsyner etc som lämnades under 2007 från Järnvägsstyrelsen

Avgiftsfinansiering inom Järnvägsstyrelsen



Järnvägsstyrelsen