

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Remissinstans	Synpunkt	Kommentar och beslut
Gemensamma		
JO	Avstår från att lämna yttrande	
Uppsala kommun	Avstår från att lämna svar	
Datainspektionen	Inga synpunkter	
Sveriges kommuner och landsting	Avstår från att lämna synpunkter	
Statskontoret	Inga synpunkter	
MSB	Inga synpunkter	
KSAK	Inget att erinra	
Polismyndigheten	Inga synpunkter	
Skolinspektionen	Inga synpunkter	
Regelrådet	Avstår från att yttra sig	

Swedac	Inga synpunkter	
Trafikverket	Inga synpunkter	
Näringslivets Transportråd	<p>Sammanfattning</p> <p>Näringslivets Transportråds principiella ståndpunkt är att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras. Denna uppfattning har i en rad olika sammanhang och under lång tid framförts till företrädare för Transportstyrelsen, företrädare för regeringskansliet och ansvariga politiker. Regering och riksdag har dock valt att avgiftsfinansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning istället för att anslagsfinansiera.</p> <p>Det är positivt att Transportstyrelsen för 2018 föreslår sänkta avgifter på några områden då andra myndigheters avgifter på transporter har höjts under de senaste åren liksom TS egna avgifter för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning för trafikslagen.</p> <p>Det finns en ryckighet i TS avgifter som inte gagnar transportköpare. Näringslivet är starkt beroende av att de villkor som näringslivet arbetar under är stabila och förutsägbara. Det gäller lagar, skatter och avgifter. Om förhållanden inte är rimligt förutsägbara skapas osäkerhet. För 2018 föreslår TS nu sänkning av vissa avgifter på järnvägsområdet vilket är positivt. Detta har möjliggjorts genom att regeringen skrivit av delar av ett tidigare uppstått underskott. Sänkningen är en engångsåtgärd. Det ligger</p>	<p>Långsiktighet i avgiftssättningen</p> <p>Vår verksamhet sträcker sig över ett brett område och fyra olika trafikslag, vilket innebär att vi har väldigt många avgifter. Vi ser över våra avgifter årligen men föreslår sällan förändringar av samma avgifter varje år. Avgifterna justeras bara vid behov, exempelvis vid regelförändringar eller när de inte har varit i balans under en längre period. Vi strävar efter långsiktighet och stabilitet och sätter våra avgifter så att vi når balans över en tidsperiod på 3–5 år.</p> <p>Koordinerad avgiftsstrategi med andra myndigheter</p> <p>Vi förstår önskemålet att Transportstyrelsen ska ha en avgiftsstrategi och framtida avgiftssättning som är koordinerad med övriga myndigheter inom transportområdet. Vi är dock begränsade av de regler som gäller för krav på motprestation och full kostnadstäckning. De innebär att vi inte kan anpassa våra avgifter till följd av avgifter inom andra transportmyndigheter. Däremot ser vi ett värde av att ha en dialog med övriga transportmyndigheter kring avgiftsfrågor och har därför planerat att bjuda in dem till en sådan dialog.</p> <p>Dialoger med branschen</p> <p>Vi strävar efter att ha stabila och förutsägbara avgifter och tycker därför att de dialoger vi för med näringslivsföreträdare är viktiga och något vi fortsatt vill prioritera.</p>

	<p>dock i farans riktning att TS avgifter för efterföljande år 2019 kommer att höjas till följd av implementeringen av EU:s fjärde järnvägspaket som är kostnadsdrivande.</p> <p>Näringslivets Transportråd föreslår att TS redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för näringslivet. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar.</p> <p>En koordinering av transportmyndigheternas avgiftshöjningar och samlade gemensamma konsekvensanalyser ligger väl i linje med att regeringen i juni gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn.</p> <p>Fortsätt arbete inom TS med att för betalare av myndighetens olika avgifter beskriva hur olika kostnader fördelat sig och att tydliggöra vilka kostnadskomponenter verksamheten består av.</p>	
Naturvårdsverket	<p>Sammanfattning</p> <p>Naturvårdsverket anser att den översiktliga konsekvensbedömningen (på skrivelsens sid 8(42)) behöver kompletteras med en analys av hur förslagen sammantaget kommer att påverka fördelning av andelar resor och transporter samt trafikarbete mellan de olika trafikslagen, och hur förslagen</p>	<p>Beskrivning av miljökonsekvenser</p> <p>Transportstyrelsen har redan tagit upp frågan om beskrivning av avgiftsförändringar ska innehålla miljökonsekvenser. Förordningen om konsekvensutredningar vid regelgivning gäller inte avgiftsföreskrifterna. Anledningen till det är självkostnadsprincipen. De avgifter vi tar ut ska täcka de kostnader</p>

	därigenom påverkar måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen, inte minst transportsektorns bidrag till uppfyllande av miljö kvalitetsmålen.	vi har för den verksamheten. Det innebär att vi inte har möjlighet att anpassa avgifterna och frånga självkostnadsprincipen för att styra mot, till exempel miljöeffekter. Om vi ska styra mot miljöeffekter och frånga självkostnadsprincipen måste vi få bemyndigande för detta.
Trafikanalys	<p>Transportstyrelsens ansträngningar för att hålla nere avgifterna</p> <p>Av beskrivningarna (s 5) framgår att kostnadsbesparingar genom ständiga förbättringar av processer och arbetsätt är en viktig del i TS arbete, vilket Trafikanalys instämmer i. Det framgår också (s 6) att TS sedan år 2012 har gjort kostnadsbesparingar som uppgår till 300 miljoner kronor. Det motsvarar i genomsnitt 60 miljoner kronor per år och betyder att myndighetens kostnadsbesparingar motsvarar omkring 5 procent av det totala utgiftsuttaget. Enligt Trafikanalys kan detta vara en viktig bild att tydligt förmedla till brukarna, tillsammans med en beskrivning av hur TS egna initiativ till kostnadsbesparingar ser ut.</p> <p>Konsekvenserna för de transportpolitiska målen</p> <p>Trafikanalys ser positivt på att Transportstyrelsen utvecklat sina konsekvensbeskrivningar av avgiftsförändringarna. Bedömningarna av effekterna på företagets verksamhet skulle tjäna på att utvecklas till en bedömning av effekterna på de transportpolitiska målen.</p>	<p>Bedömning av effekterna på de transportpolitiska målen</p> <p>Föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensanalyser som andra föreskrifter som remitteras. När det gäller avgifter har vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag. I remissmaterialet beskriver vi (på en övergripande nivå) vilka förändringar som vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs. Vi har under föregående år arbetat med att utveckla våra beskrivningar av gemensamma principer för avgiftsuttaget samt våra kostnader. Den informationen finns även under transportstyrelsen.se/avgifter. Vi ser kontinuerligt över vår process och tar med oss synpunkterna till vårt framtida arbete.</p>
Skogsindustrierna	<p>Skogsindustrierna står även bakom det yttrande som Näringslivets transportråd lämnat.</p> <p>Sammanfattning</p>	<p>Trafikanalys regeringsuppdrag</p> <p>Transportstyrelsen håller med om att det finns behov av en samlad bild av skatter och avgifter inom transportsområdet.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Att avgifter sänks välkomnas. • Det är positivt att Transportstyrelsen eftersträvar transparens i hur avgifter beräknas. • En samlad översyn av alla skatter och avgifter inom transportområdet behövs samt en analys om hur det påverkar näringslivet. • Vid beräkning av företagens kostnader till följd av myndighetsbeslut måste även administrativa kostnader tas med till exempel kostnad för ökad egenkontroll. <p>Skogsindustriernas yttrande</p> <p>Skogsindustrierna välkomnar att avgifter sänks. Avgifterna påverkar transportkostnader och påverkar därmed indirekt näringslivets konkurrenskraft. En höjning av en avgift förs i princip alltid vidare, direkt eller indirekt, till transportköparen och det är därför vår förhoppning att även den förslagna sänkningen kommer att hanteras på samma sätt. Skogsindustrierna anser att det är mycket positivt att Transportstyrelsen eftersträvar en transparens för hur avgifter beräknas.</p> <p>De avgiftssänkningar som föreslås för sjöfarten relateras i vissa delar till nya regler om egenkontroll för fartyg inom nationell sjöfart. Nya regler om ökad egenkontroll medför dock ökade kostnader för företagen. Vid en helhetsbedömning av näringslivets kostnader till följd av myndighetsbeslut bör även företagens administrativa kostnader tas med och inte bara avgifterna i sig.</p>	<p>Trafikanalys har fått i uppdrag från regeringen att ta fram ett kunskapsunderlag om hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Uppdraget ska särskilt fokusera på hur näringslivets konkurrenskraft påverkas i olika delar av landet. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys samråda med bl.a. Transportstyrelsen som ska vara behjälpliga i arbetet med resultatet.</p> <p>Administrativa kostnader</p> <p>Vi har ingen möjlighet att bedöma om företagens administrativa kostnader påverkas av vårt förslag om förändrade avgifter.</p>
--	--	--

	<p>Myndighetsbeslut om avgifter och krav på egenkontroll påverkar företagets konkurrenskraft. Det är därför positivt att Transportstyrelsen genomför en årlig översyn av skatter och avgifter för att säkerställa att de endast motsvarar de kostnader som de ska täcka. Skogsindustrierna välkomnar även det uppdrag som lämnats till Trafikanalys att i samråd med en rad andra berörda myndigheter ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet. Att få en samlad bild av hur skatter, avgifter och andra kostnader till följd av myndighetsbeslut, exempelvis Transportstyrelsen, påverkar näringslivet är viktigt för att säkerställa att beslut om avgifter fattas utifrån en korrekt bild av kostnader för företag och samhälle.</p>	
<p>Kommerskollegium</p>	<p>Sammanfattning</p> <p>Kollegiet bedömer att Transportstyrelsen bör anmäla vissa av förslagen om avgiftsändringar enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden. Kommerskollegium bedömer dock att Transportstyrelsen inte behöver anmäla förslagen till kollegiet enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.</p> <p>Kommerskollegiums uppdrag</p> <p>Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och EU:s handelspolitik. Kollegiets uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberalisering av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt.</p> <p>Anmälan av tjänsteverksamhet</p>	<p>Vi har redan påbörjat ett arbete kring detta.</p>

	<p>Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet¹, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium.</p> <p>Transportstyrelsens förslag till föreskrifter reglerar avgifter inom myndighetens verksamhet, huvudsakligen avgifter för tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning. Grundprincipen är att avgifter ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås.² De avgifter som regleras genom föreskrifterna påverkar en rad olika verksamheter, varav flera utgör tjänsteverksamheter som omfattas av tjänstedirektivet.</p> <p>Tjänstedirektivet³ är tillämpligt på all tjänsteverksamhet som inte uttryckligen är undantagen. Av direktivet framgår att tjänster på transportområdet som omfattas av avdelning V i EG-fördraget (nuvarande avdelning VI i EUF-fördraget) inte omfattas av direktivets tillämpningsområde.⁴ Transportstyrelsens föreskrifter berör dock inte bara sådana tjänster. Avgifter tas ut av en rad olika tjänsteverksamheter såsom läkare, underhållspersonal, förarutbildning, biluthyrning m.m. Detta innebär att tjänstedirektivets regler om anmälan av krav på tjänsteverksamhet</p>	
--	---	--

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden, artiklarna 15.7 och 39.5

² Transportstyrelsens rapport – Beskrivning av avgiftsförändringar 2018, s. 4.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre Marknaden.

⁴ Artikel 2.2 (d).

	<p>blir aktuella vad avser avgifterna för dessa verksamheter.</p> <p>Tjänstedirektivet innehåller två bestämmelser om anmälningsskyldighet. Den ena avser krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige och omfattar endast ett antal specifika krav som räknas upp i direktivet.⁵ Den andra avser <i>samtliga</i> krav som även är tillämpliga på tjänsteutövare som inte är etablerade i Sverige, utan i ett annat land inom EU/EES, som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige.⁶</p> <p>Enligt kollegiets bedömning innehåller de remitterade bestämmelserna inte något anmälningsskyldigt krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige. De remitterade bestämmelserna innehåller emellertid krav som är tillämpliga på tjänsteutövare som inte är etablerade i Sverige och som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige. Kollegiet bedömer därför att kraven på avgift för de verksamheter som inte kan sägas utgöra tjänster på transportområdet omfattas av anmälningsskyldigheten enligt tjänstedirektivet.⁷</p> <p>Enligt tjänstedirektivet måste krav på tjänsteverksamhet kunna motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset, samt vara proportionerliga i förhållande till sitt syfte.⁸ En sådan motivering</p>	
--	---	--

⁵ Anmälningsskyldigheten regleras i artikel 15.7, som hänvisar till artikel 15.2 där de anmälningsskyldiga kraven listas.

⁶ Anmälningsskyldigheten regleras i artikel 39.5.

⁷ Artikel 39.5

⁸ Artiklarna 15.3 samt 16.1 tredje stycket.

	<p>kommer att efterfrågas i samband med anmälan. Anmälan gör myndigheten själv i det webbaserade systemet IMI⁹. Kollegiet svarar gärna på eventuella frågor kring anmälningsförfarandet.</p> <p>Anmälan av tekniska föreskrifter</p> <p>Enligt 6 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter.¹⁰ Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler. Tekniska föreskrifter är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser.¹¹ Transportstyrelsen föreslår ändringar för avgifter på järnvägs- och sjöfartsområdet, luftfartsområdet samt vägtrafikområdet. Som exempel kan nämnas avgiftsändringarna för botten- och skrovbesiktning av fartyg i 24 kap 12 §. Enligt kollegiet innehåller föreskrifterna inte några krav på varor och behöver följaktligen inte anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.</p> <p>Kommerskollegium har inga övriga synpunkter på förslaget.</p>	
--	---	--

⁹ Internal Market Information System.

¹⁰ Förordningen genomför anmälningsdirektivet för tekniska föreskrifter ([EU] 2015/1535) och Världshandelsorganisationens (WTO) TBT-avtal (Agreement on Technical Barriers to Trade) i svensk lagstiftning.

¹¹ 2 § 1 p. förordningen om tekniska regler.

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

	<p>visar myndighetens nedlagda kostnader i förhållande till de intäkter man haft för respektive avgift.</p> <p>Luftfart</p> <p>Inom luftfart föreslås avgiftsjusteringar inom olika områden. Luftfarten är en internationell verksamhet och det är nödvändigt att jämföra förslagen med avgifterna i andra länder. NNR kan dock inte finna någon som helst jämförelse med avgiftsstrukturer eller avgiftsnivåer i andra europeiska länder. En sådan jämförelse behövs för att kunna bedöma avgifternas konsekvenser för de svenska företagens konkurrenskraft. NNR menar att det exempelvis inom luftfartsområdet, enligt tidigare remisser från Transportstyrelsen (nya avgifter 2017), finns exempel på modeller för finansiering av tillsyn i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företag. NNR efterfrågar en redovisning av vilka överväganden som har gjorts angående alternativa lösningar för den modell som finns idag.</p> <p>NNR anser med anledning av ovanstående att Transportstyrelsen bör göra ett mer djupgående arbete som kan ge ett bättre underlag för en jämförelse av avgiftsnivåerna i omvärlden i förhållande till de som svenska företag behöver betala. Då det även inom järnvägsområdet finns omfattande internationella inslag och den europeiska järnvägsmarknaden blir alltmer avreglerad och gemensam bör det jämförande arbetet också inkludera järnvägsområdet. En viktig del i arbetet bör också vara att hitta lösningar som snarare bidrar till att förstärka de svenska företagens</p>	
--	---	--

	<p>konkurrenskraft än att försvaga denna. I arbetet bör därför ingå att titta närmare på de alternativa lösningar för tillsyn m.m. som används i andra länder och som innebär lägre kostnader för berörda branscher i dessa länder och därmed bättre konkurrensförutsättningar för dessa och utreda om dessa skulle vara möjliga också i Sverige.</p> <p>Slutsats Med anledning av bristerna i underlaget anser NNR att Transportstyrelsen behöver göra en kompletterande konsekvensutredning för förslagen.</p>	
Järnväg		
Jönköpings länstrafik	Inga synpunkter	
Marcus Jacobson (Green Cargo)	<p>Transportstyrelsen har i sin remiss av den 15 juni 2017 föreslagit förändringar av bland annat 6 kap 1§ samt 7 kap 1§. De föreslagna förändringarna syftar till avgiftssänkningar motiverade enligt citat ”Den föreslagna förändringen är en följd av att regeringen beslutat att skriva av det ackumulerade underuttaget inom järnvägsområdet, vilket uppstod på grund av att en del avgifter inte täckte våra kostnader.” samt ”Den föreslagna förändringen beror främst på att regeringen beslutat att skriva av det ackumulerade underuttaget inom järnvägsområdet, vilket uppstod på grund av att en del avgifter inte täckte våra kostnader.” Vad som saknas i remissen är förslag till förändring av 7 kap 2§, registerhållning, handläggning</p>	<p>Registerhållning av lokförarbevis</p> <p>I ett fungerande transportsystem krävs det att någon ger tillstånd till dem som ska använda det. Det krävs också någon som på olika sätt kontrollerar att systemet fungerar.</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 föra register, ge tillstånd och utföra tillsyn.</p> <p>De avgifter vi tar ut ska täcka registerhållningen av lokförarbevis som innefattar bl.a. följande aktiviteter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • löpande registrering av regelbundna hälsokontroller för

<p>och förvaltning av förarbevisregistret för lokförare. Avgiften som infördes 2016 och höjdes med drygt 66% inför 2017, har starkt kritiserats av Sveriges lokförare då förarbevisets införande inte på något avgörande sätt förändrat lokförarnas yrkesutövning och närmast betraktas som ett dåligt skämt, ett påtvingat och avgiftsbelagt innehav av en i stort sett meningslös produkt, enbart för att få fortsätta sin yrkesutövning på samma sätt som tidigare. Avgiften ses närmast som en straffskatt och att Transportstyrelsen utan synbar motprestation väljer att kräva tusentals kronor i avgift under bevisets giltighetstid - av enskilda privatpersoner utan möjlighet att påverka Transportstyrelsens kostnader - bidrar otvivelaktigt till att förtroendet för Transportstyrelsen som myndighet allvarligt urholkas.</p> <p>Av remissunderlaget framgår att Transportstyrelsen har att hantera en total föreslagen avgiftsminskning om ca 4,8 miljoner kronor inom järnvägsområdet inför år 2018. De föreslagna avgiftsminskningarna riktar sig i första hand till företag och inte privatpersoner. I ”4.1 Godkännande av fordon, delsystem och spåranläggning och undantag från tekniska specifikationer” (Beskrivning av avgiftsförändringar 2018) gör Transportstyrelsen konsekvensanalysen att den föreslagna avgiftssänkningen om en något sänkt timkostnad för handläggning av dessa ärenden endast beräknas få marginell effekt för de (företag) som berörs av avgiften. Nyttan av förändringarna av 6 kap 1§ torde därmed vara närmast försumbar, samtidigt som en enkel överslagsberäkning av de av</p>	<p>förare</p> <ul style="list-style-type: none"> • utredning av förare som inte uppfyller hälsokrav • utredning när läkarutlåtande inte skickas in till Transportstyrelsen • utfärdande av kopia av förlorat förarbevis • handläggning vid ändringar av personuppgifter t.ex. namnbyte • handläggning vid återkallande av förarbevis. <p>Eftersom vi har krav på full kostnadstäckning ska den avgift vi tar ut täcka våra kostnader. Vi har också krav på motprestation vilket innebär att den som betalar avgift ska kunna se vad han eller hon betalar för. Vi kan därför inte finansiera kostnaden för lokförarbevis genom att någon annan får betala högre avgift.</p> <p>Att vissa lokförare har för avsikt att förorsaka extra kostnader för Transportstyrelsen genom att betala in felaktiga belopp är mycket olyckligt. Våra avgifter bygger på vår tidsredovisning, vilket innebär att hela lokförarkollektivet får betala för det extra arbete som krävs för att hantera felaktiga inbetalningar.</p> <p>Transportstyrelsen har flera it-system. De it-besparingar som vi gör kommer lokförarkollektivet tillgodo.</p>
---	--

	<p>Transportstyrelsen presenterade siffrorna ger vid handen att summan av den föreslagna avgiftsminskningen ligger påfallande nära summan av registerhållningsavgiften för lokförarbevisen, eller enligt uppgift ca 2,8 miljoner kr. Undertecknad yrkar med ledning av ovanstående därmed att 6 kap 1§ lämnas oförändrad, samtidigt som 7 kap 2§ utgår och upphör att gälla. Konsekvensen av en sådan förändring skulle leda till minskad arbetsbelastning för Transportstyrelsen i och med att förarnas behov av att sända protestskrivelser avseende avgiften, överklaga beslut om densamma, samt att som hämnd mot en upplevd orättfärdig avgift betala in felaktiga belopp i avsikt att förorsaka Transportstyrelsen extra besvär, sannolikt skulle upphöra.</p> <p>Av remissunderlaget framgår även att en del av Transportstyrelsens kostnadssänkningar uppkommit tack vare effektiviseringar inom it-området; då samma underlag även upplyser om att en stor del av ärendena - ”till exempel registerhållningen” - sker direkt i it-systemet, är det inte orimligt att begära att dessa kostnadssänkningar även skall komma lokförarna till del. Transportstyrelsen får förutsättas ha ett gemensamt it-system för sin verksamhet.</p>	
JHRF och MRO	<p>Synpunkter</p> <p>Förbundens grundinställning är att kultur- och trafikhistorisk verksamhet som utövas av ideella, icke-kommersiella föreningar och företag, överhuvudtaget inte ska beläggas med avgifter för</p>	<p>Kulturhistorisk verksamhet</p> <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>tillsyn, tillstånd eller kvalitetskontroll.</p> <p>JHRF och MRO ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2017-36) framförda förslagen med nedan nämnda undantag.</p> <p>Eftersom förbunden enligt första stycket anser att tillstånd och tillsyn för en museiorganisations verksamhet inte ska avgiftsbeläggas och detta oberoende hur verksamheten organiseras föreslås att första stycket i den befintliga 2 § i 3 kap. omformuleras till: ”En museiorganisation är befriad från avgifter enligt 4 kap. 1–12 §§, 5 kap. 1–11 §§ samt 7 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 3 §.” Förbunden önskar fortsatt framhålla att tillsynsavgifterna för utbildningsanordnare och examinatorer slår hårt mot den i sammanhanget blygsamma verksamhet som förbundens medlemmar bedriver. Denna utbildning handlar dessutom, vad avser verksamheten med museitåg på statens spåranläggningar, endast om fortbildning av förare på museitågens fordon, inte grundutbildning till lokförare.</p> <p>I Transportstyrelsens beskrivning av avgiftsförändringarna inför 2017 års avgifter (TSF 2016-59, punkt 3.3.1, sid 11), står det att Transportstyrelsen utreder att för företag som endast utbildar sin egen personal låta utbildningsverksamheten skötas inom ramen för deras säkerhetsintyg och inte kräva separata tillstånd för utbildningsorganisation och examinator. JHRF och MRO</p>	<p>Utbildningsverksamhet och examination är inte att anse som kulturhistorisk verksamhet.</p> <p>Utbildningssamordnare och examinator</p> <p>För den som vill utbilda och anordna prov för förare (tåg, spärrfärd eller växling i huvudspår) krävs idag tillstånd som utbildningsanordnare och examinator. Tillståndet ger rätt att utbilda och vara examinator vid grundutbildningar, till exempel grundutbildning på ny fordonstyp (typutbildning), grundutbildning i TTJ eller grundutbildning för förarbevis. När föraren har gått någon av dessa grundutbildningar ska järnvägsföretaget (föreningen) ange detta på förarens kompletterande intyg. Det krävs dock inte något tillstånd som utbildningsanordnare eller examinator för att fortbilda eller repetitionsutbilda en förare som redan har en grundutbildning på en fordonstyp, i TTJ eller för förarbeviset.</p> <p>Eftersom vi inte vet om möjligheten för ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare att utbilda sina egna förare inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem kommer att finnas kvar efter ändringen av säkerhetsdirektivet, måste utredningsarbetet invänta besked om förutsättningarna. Vi har hittills identifierat både för och nackdelar för kollektivet som berörs, men vi behöver fortsätta med analys av hur avgifterna påverkas av de olika alternativen.</p> <p>Avgift för museitrafik</p> <p>Transportstyrelsen tar ut avgift för museitrafik enligt 4 kap 3 §</p>
--	--	---

	<p>understryker att detta fortsatt också i högsta grad gäller förbundsmedlemmarnas utbildningsverksamhet – denna handlar om att utbilda förbundsmedlemmarnas egen (ideella) personal på de egna fordonen och de förhållanden som gäller för museitåg. Därför undrar förbunden vad som hänt med denna utredning – JHRF och MRO ser inga spår av den i årets beskrivning av avgiftsförändringarna.</p> <p>Dessutom undrar förbunden fortsatt vad som avses med att ta ut avgift på museitrafik enligt tabellerna i 3 § i 4 kap. respektive 3 § i 5 kap.? Enligt 2 § i 3 kap. är ju museiorganisationer befriade från dessa avgifter så här ifrågasätter JHRF och MRO vilken trafik som avses – museitrafik som bedrivs av någon som inte är godkänd som museiorganisation? Är det i så fall museitrafik?</p> <p>2 Presentation</p> <p>När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltd av Trafikverket. Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området. Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.</p> <p>Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i Transporthistoriskt Nätverk (ThN), sektion av Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd</p>	<p>respektive 5 kap 3 §.</p> <p>Organisationer som inte är godkända som museiorganisation enl. 3 kap. 2 § och bedriver museitrafik ska betala avgift enligt tabellerna i 4 kap. 3 § och 5 kap. 3 §. Transportstyrelsen kan bevilja undantag från avgifter enligt 3 kap. 2 § under förutsättning att sökande uppfyller kraven för museiorganisation.</p>
--	--	---

	<p>(ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det rörliga och industriella kulturarvet.</p> <p>2.1 Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.</p> <p>Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2015).</p> <p>2.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO) MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, d v s f n 22 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal</p> <p>För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna</p>	
--	--	--

	<p>grupp karaktäriseras av:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen. • Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet • Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete. 	
Tågoperatörerna	<p>Inledning</p> <p>Transportstyrelsen har under de senaste åren återkommande remitterat förslag till förändringar i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter. Såvitt avser järnvägsområdet riktar sig dessa avgiftshöjningar till en bransch som å ena sidan är prioriterad inom nationella och internationella måldokument inom exempelvis hållbarhet, miljö och tillgänglighet, men som å andra sidan lider under ett tungt kostnadstryck orsakat av ständigt ökande avgifter, pålagor och kostsamma anpassningar till en strid ström av (över-)reglering.</p> <p>De olika transportmyndigheternas avgiftsuttag är inte koordinerade och vi efterlyser en samlad översyn av Trafikverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets och Transportstyrelsens avgifter. Det är av särskild betydelse att gemensamma och samlade</p>	<p>Klimatpolitiska mål</p> <p>Förordningen om konsekvensutredningar vid regelgivning gäller inte avgiftsföreskrifterna. Anledningen till det är självkostnadsprincipen. De avgifter vi tar ut ska täcka de kostnader vi har för den verksamheten. Det innebär att vi inte har möjlighet att anpassa avgifterna och frångå självkostnadsprincipen för att styra mot, till exempel miljöeffekter. Om vi ska styra mot miljöeffekter och frångå självkostnadsprincipen måste vi få bemyndigande för detta.</p> <p>Koordinerad avgiftsstrategi med andra myndigheter</p> <p>Vi förstår önskemålet att Transportstyrelsen ska ha en avgiftsstrategi och framtida avgiftssättning som är koordinerad med övriga myndigheter inom transportområdet. Vi är dock begränsade</p>

<p>konsekvensbeskrivningar genomförs i samband med förslag till höjningar och införande av nya regelverk. För att undvika att lagar och föreskrifter konstant fortsätter att medföra ökade kostnader för administration och kontroll för Sveriges tågoperatörer måste ett helhetsgrepp tas av alla myndigheter som riktar sig till transportområdet.</p> <p>I remissrundan för Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter inför 2017 var Tågoperatörerna och flera medlemsföretag mycket kritiska till de föreslagna höjningarna av Transportstyrelsens avgifter som uppgick till mellan cirka 30 och 100 procent.</p> <p>Transportstyrelsens förslag till avgiftsföreskrifter inför 2018 innebär i stället för järnvägsområdet sänkningar till följd av att Transportstyrelsen, i enlighet med regleringsbrevet, avskrivit underskott för järnvägsverksamheten med drygt 44 mkr. Det innebär inga avgiftshöjningar för 2018 och till och med i vissa fall avgiftssänkningar.</p> <p>Vi konstaterar dock att kontinuerligt ökande avgifter för järnvägsverksamhet och det ökande regleringstrycket minskar järnvägens konkurrenskraft och riskerar att höja biljettpriser och fördyra transporter, och i förlängningen driva på försvagningen av detta ur miljöhänseende prioriterade trafikslag gentemot andra – ur detta hänseende – mindre attraktiva trafikslag. Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen i Sverige och riksdagen har nyligen genom den nya klimatlagen slagit fast att utsläppen från</p>	<p>av de regler som gäller för krav på motprestation och full kostnadstäckning. De innebär att vi inte kan anpassa våra avgifter till följd av avgifter inom andra transportmyndigheter. Däremot ser vi ett värde av att ha en dialog med övriga transportmyndigheter kring avgiftsfrågor och har därför planerat att bjuda in dem till en sådan dialog.</p> <p>Avreglerad marknad och förutsebarhet Tågoperatör som inträder på marknaden i december betalar <u>inte</u> en hel årsavgift. Avgiften inom järnvägsområdet beräknas kvartalsvis enligt 2 kap 5 §. En tågoperatör som inträder i december betalar 1/4 årsavgift och full årsavgift året därpå.</p> <p>Finansieringsmodellen 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>transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Vi har fr o m årsskiftet alltså en prioritering av klimatagendan som får antas innebära att överflyttning av transportarbete till mer klimatsmarta alternativ ska ske. Vi förutsätter att Transportstyrelsen framgent aktivt bidrar till att avgiftsuttaget från järnvägssektorn balanseras så att de transport- och klimatpolitiska målen uppnås.</p> <p>Konsekvensbeskrivningar</p> <p>I tidigare remissyttranden avseende avgifter har Tågoperatörerna även påtalat att det saknas en samlad konsekvensanalys av förslagen. Vi noterar att Transportstyrelsen inför 2018 höjt ambitionsnivån i konsekvensbeskrivningarna, men att detta viktiga arbete bör fortsätta.</p> <p>Med hänsyn till järnvägsbranschens ovan angivna utmaningar och i ett läge där flera av järnvägsföretagen företer underskott år efter år bör konsekvensutredningar gå på djupet av marginaleffekter av eventuella föreslagna avgiftshöjningar. Vi ser därför fram emot resultatet av Trafikanalys regeringsuppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet.</p> <p>Avreglerad marknad och förutsebarhet</p> <p>Sverige stoltserar med en av Europas mest avreglerade järnvägsmarknader. Vi utgör ett positivt exempel för stora delar av världen om hur en avreglering kan genomföras, samtidigt som det självfallet finns områden där det återstår en del arbete för att skapa en välfungerande järnvägsmarknad. Hur marknadstillträdet sker i</p>	
--	--	--

	<p>praktiken och den kostnadsbild som möter en ny aktör har särskild betydelse för den avreglerade marknadens funktion. Här är förutsebarhet i regelverk och avgifter den viktigaste aspekten och den måste tas på största allvar, inte minst av den myndighet som har marknadsövervakning som del av sitt uppdrag.</p> <p>I Transportstyrelsens förslag för järnvägen är avgifterna kalenderårsbaserade. Tågoperatörer som inträder på marknaden i och med tidtabellsskiftet i december kommer då att få betala en årsavgift avseende tillsyn för mindre än en kalendermånads trafik samt en ansökningsavgift. Detta utgör ett onödigt högt inträdeshinder för att bedriva tågtrafik i Sverige.</p> <p>Internationella perspektiv</p> <p>Järnvägsområdet har som bekant omfattande internationella inslag, där Europas järnvägsföretag verkar på en alltmer avreglerad och gemensam marknad. Det skulle vara av stort värde att samordna och harmonisera avgiftsuttagen mellan EUs medlemsstater.</p> <p>Järnvägen är föremål för en omfattande EU-reglering som ställer stora och kostnadsdrivande krav på järnvägsföretagen. I dessa ingår förutom krav på att alla delsystem för fordon ska vara verifierade av ett auktoriserat organ och godkännas av Transportstyrelsen, motsvarande myndighet i annat europeiskt land eller både och. Det finns idag inget som tyder på att mängden regler från EU kommer att minska eller att det sker en övergång till regler som i första hand ställer funktionskrav.</p>	
--	---	--

	<p>Under våren 2016 klubbades – efter många års förhandlingar – EUs fjärde järnvägspaket. Bland annat innebär det fjärde järnvägspaketet att verksamhet och beslutsfattande av myndigheter inom järnvägsområdet successivt fram till juni 2019 kommer att flyttas över till EU-nivån, där avgifter kommer att tas ut. I Transportstyrelsens promemoria av den 15 juni 2017 konstateras att på grund av de kommande förändringar som fjärde järnvägspaketet innebär 2019 ändras inte avgifterna för tillsyn av järnvägsföretag inför 2018. Det är dock av yttersta vikt att de kommande avgifterna till europeiska järnvägsbyrån från 2019 inte ytterligare höjer kostnadsbildningen för fordonsgodkännande och säkerhetstillstånd utan är samordnade med Transportstyrelsens avgiftsuttag.</p> <p>Vi ser fram emot att Transportstyrelsen snarast återkommer med en bedömning av konsekvenser för avgifterna på järnvägsområdet som inom kort kommer att uppstå som en följd av genomförandet av EUs fjärde järnvägspaket. Förändringen bör hanteras samlat i detta skede och vara beroende av Transportstyrelsens långsiktiga planering.</p> <p>Transportstyrelsens verksamhet: myndighetsutövning och incitament</p> <p>Tågoperatörerna vidhåller från tidigare remissvar med enfaset att den allra största delen av Transportstyrelsens verksamhet borde betraktas som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad.</p>	
--	---	--

	<p>Tågoperatörerna anser att det inom övrig verksamhet finns mycket starka skäl till att Transportstyrelsen rationaliserar och effektiviserar istället för att höja järnvägstrafikens avgifter.</p> <p>Dessutom bör det byggas in incitament i avgiftssystemet som syftar dels till att Transportstyrelsen både ska öka effektiviteten i sitt arbete och hålla nere kostnaderna, dels till att tågoperatörerna ska ”göra rätt” och därmed minska behovet av tillsyn enligt de föreslagna avgiftsmodellerna.</p>	
Intern synpunkt	<p>Avgiften om 18 000 kr som anges i avgiftsföreskriften och som ska tas ut inom järnvägsområdet av den som ansöker om godkännande av utbildningsplan bör tas bort ur föreskriften.</p> <p>Orsaken är att det lagliga stödet för att ta ut avgiften (9 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning av personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten) har upphävts den 1 september 2017.</p>	Avgiftsföreskriften justeras och avgiften tas bort.
Luftfart		
AOPA	<p>AOPA har inte några invändningar mot de föreslagna avgifterna där någon form av motprestation föreligger. I de fall en prestation inte utförts, har AOPA följande synpunkter, bla. Gällande PPL(A) certifikat och andra typer av certifikat som är gällande för alltid och inte behöver förnyas eller bytas ut.</p> <p>Sammanfattning:</p>	<p>Registerhållning inom Transportstyrelsen</p> <p>Vi har beskrivit de gemensamma principerna för avgiftssättningen i det remitterade materialet. Beskrivning av avgiftsförändringar 2018 avsnitt 1.2 handlar om motprestation för avgiften. Där anger vi att det i vissa fall kan handla om en indirekt motprestation, till exempel inom registerhållning. Även om den enskilde inte får en direkt motprestation, är vi skyldiga att föra register och därmed ta</p>

<p>EU Rådets förordning 216/2008 art. 64 punkt 4a stipulerar att: Avgift ska tas ut för utfärdande eller förnyande av certifikat och den därmed förknippade årliga tillsynen. Vidare har vi Luftfartslagen 2010:500 och Avgiftsförordningen (1992:191) med kommentarer utgivna av Riksrevisionsverket, se bl.a. RiR 2004:17. Dessa förordningar reglerar TS möjligheter att avgiftsbelägga verksamheten. Frågan uppstår vad som är tillåtet att belägga med avgift och om så är fallet, hur beräknar man avgiften. Av LfL 11:4 framgår redan i rubriken på § att det endast vid förrättningar som TS får ta ut avgifter och andra ersättningar. Paragrafen stipulerar vidare att avgift endast får tas ut när det gäller förrättningar och tillstånd. Av Avgiftsförordningen 3 § framgår att myndighet får ta ut avgift för varor och tjänster som den tillhandahåller. Exempel på tjänst kan då vara förrättning. Enligt EU Rådets förordning är det endast vid förnyande av certifikat och den därmed förknippade årliga tillsynen som avgift skall tas ut.</p> <p>Att märka är då att det är ovannämnda lagar som anger ramarna för TS att i egna förordningar reglera avgifternas omfattning varför TS i sina författningssamlingar endast kan reglera sin verksamhet utifrån vad som är tillåtet för myndigheten att reglera. Sålunda kan TS inte i en egen förordning, stipulera om exempelvis avgifter som inte hänförs till någon motprestation när det inte är tillåtet enligt ovannämnda lagar.</p> <p>Av sagda framgår att en myndighet inte har tillåtelse att ta ut avgifter för att finansiera verksamheten i allmänhet utan någon</p>	<p>ut avgifter.</p> <p>Vår verksamhet avseende tillsyn, registerhållning och tillståndsgivning – vilket inbegriper personliga tillstånd som t.ex. flygcertifikat – ska finansieras med avgifter. Certifikatavgifterna täcker våra kostnader för registerhållning, förvaltning och den övriga administrationen runt flygcertifikaten.</p> <p>Legala förutsättningar</p> <p>I följande lagar och förordningar anges de bemyndiganden som Transportstyrelsen har för att ta ut avgifter för sin verksamhet.</p> <p>Enligt 4 kap. 9 § luftfartslagen (2010:500) får ett luftfartyg föras endast av den som innehar ett gällande flygcertifikat.</p> <p>Av 11 kap. 4 § 3 luftfartsförordningen (2010:770) framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter och ersättningar för kostnader för - bland annat - utfärdande och jämförliga åtgärder i fråga om certifikat.</p> <p>De aktuella avgifterna fastställs i föreskrifter, som beslutas i enlighet med det bemyndigande som Transportstyrelsen har fått av regeringen.</p> <p>Upplysningsvis kan vi även nämna att EASA inte reglerar hur respektive land finansierar sin luftfartsverksamhet.</p>
--	---

	<p>forma av prestation. Att hålla register och verka för att det hela tiden fungerar är förvisso en kostnad, men den kan inte tas ut på kollektivet av certifikathållare utan måste finansieras på annat sätt. Det beror på att dessa åtgärder inte är riktade mot enskild pilot utan till alla som är medtagna i registret varför ovannämnda lagar inte ger möjlighet att avgiftsbelägga nämnda verksamhet. Således har TS inte rätt att ta ut någon årsavgift alls då motprestation inte föreligger.</p> <p>Skulle det nu visa sig att LfL, Avgiftsförordningen eller annan författning, ger TS rätt att förordna om årlig avgift på certifikatet, skall denna i så fall täcka de faktiska kostnaderna för att hålla certifikatregister. Kostnader för sedan fördelas på alla de som finns i registret. TS har gett sig själv denna möjlighet i TSFS 2016:105, 2 kap. 1 § p3. Däremot ger inte 14 kap i samma förordning rätt för TS att belasta certifikathållarna med allmänna avgifter. Av 14:1 framgår att avgifter endast tas ut för ”utfärdande, förnyelse, förlängning, utbyte, ändring eller utökning av certifikat”.</p> <p>Gemensamt för dessa lokutioner är att en aktiv handling företas av TS. Motsatsvis, om ingen åtgärd vidtas, går det inte att ta ut avgift.</p>	
<p>LFV</p>	<p>För LFV innebär TS förslag på avgifter som är ute på remiss oförändrade avgifter varför LFV ställer sig positiva till förslaget.</p> <p>Förslaget till sänkning av avgifter för certifikat till flygledare m fl (14§) ser LFV positivt på då det är avgifter som inte direkt faktureras LFV men som i förlängningen ger sänkta kostnader för</p>	<p>Långsiktighet</p> <p>Transportstyrelsen strävar mot att ha oförändrade avgifter på 3–5 års sikt. Det är dock svårt att garantera oförändrade avgifter eftersom vi måste ta hänsyn till förändrade yttre och inre krav som kan förändra kostnadsbilden. Vid oförändrade avgifter kan stora obalanser byggas upp vilket i så fall måste regleras i kommande</p>

	<p>LFV.</p> <p>LFV vill dock ändå åter påtala att man önskar att en samlad bild av den totala förändringen under en flerårsperiod måste visas. Att föreslå och fastställa avgifter ett år i taget omöjliggör långsiktig planering.</p> <p>LFVs ekonomi styrs till stor del av de prestationsplaner som fastställs av EU-kommissionen för undervägs- och terminalavgifter i femårsperioder (f n åren 2015-2019). Under den perioden är kostnaderna till stor del fastställda och det ställs krav på kostnadsminskningar under perioden.</p> <p>I början av 2018 förväntas LFV lämna en kostnadsprognos till TS inför kommande 5-åriga referensperiod (2020-2024). LFV önskar att TS tar hänsyn till detta och snarast tar fram en plan för avgiftsutvecklingen som sträcker sig över mer än ett år i taget där vi ser fram emot att utvecklingen av TS avgifter följer kraven från EU på kostnadssänkningar.</p>	<p>avgiftssättningar.</p>
<p>Roslagens helikopterflyg</p>	<p>Vi har studerat det förslag till nya avgifter TSFS 2016:105 som ligger ute på remiss. Vi medlemmar inom Helikoptersektionen i Sverige har tidigare fått stor förståelse för att vi, småföretagare inom helikopterverksamheten i Sverige, är oerhört känsliga för avgiftshöjningar. Detta på grund av att vi har mycket låg lönsamhet och helt enkelt inte kan fortsätta att verka om avgifterna höjs. Vi utför mycket samhällsviktiga funktioner t ex:</p>	<p>SPO (bruksflyg)</p> <p>Det samlade uttaget av avgifter för tillsyn av bruksflyg enligt SPO är i stort sett oförändrat (jämfört med tidigare avgiftsuttag för tillsyn av bruksflyg) men uttaget omfördelas mellan tillståndshavarna utifrån omfattningen av verksamheten. Transportstyrelsen ändrar avgiftssystemet i och med att vi tillämpar 965/2012 SPO istället för nationella regler LFS 2007:49/47. Vi ska</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Skogsinventering och snabb inventering av stormskador. • Brandbevakning och brandbekämpning. • Rendrivning, inventering och service till rennärigen. • Djurinventering för Naturvårdsverket. • Linjeinspektioner för kraftindustrin. • Eftersökning och räddning i väglöst land. • Persontransporter i väglöst land. • Vid Kris- och terrorattentat som stängt vägar • Arbetstillfällen, varav många i stödområden. <p>Det vore mycket olyckligt om vi inte kunde fortsätta med denna verksamhet.</p> <p>Vi har som sagt tidigare fått stor förståelse från er och Näringsdepartementet att vi inte mäktar med de stora avgiftsökningar som ni ville genomföra 2013 och fick vissa sänkningar av planerade avgiftshöjningar redan då och ett löfte om att försöka få ned avgifterna till 2012 års nivå igen. Vi vet att er ambition överensstämmer med det och är tacksamma för det, men i denna remiss ligger ett förslag att som kommer att innebära en ordentlig och kännbar årlig kostnadsökning för helikopterföretag med AOC som även bedriver Bruksflyg (Del SPO).</p> <p>Ett exempel:</p> <p>AOC avgiften var 2010 65.000kr för ett företag, den höjdes 2011 till 95.200kr och vi fick löften om att den nivån skulle hållas, pga ovanstående skäl. Dock bröts en kostnad ut som tidigare ingick i AOC:t för de som har egen verkstad, Del M Kapitel G, med en ny</p>	<p>även fortsättningsvis bedriva tillsyn enligt 965/2012 ARO.GEN.305 (d) och (d1) vilket innebär att vi även framöver tar ut avgifter för vår tillsyn.</p> <p>Som vi beskrev i förslaget är höjningen av årsavgiften för andra operatörer en följd av att ett nytt risk- och fokusområde för tillsynen tillkommer. De nya auktorisationerna gäller för områden med högriskkaraktär i den kommersiella specialiserade flygverksamheten. Höjningen kommer främst att påverka de operatörer som har två tillstånd, både bruksflyg och kommersiella transporter, vilka tidigare inte betalat någon avgift för sitt bruksflygtillstånd. Enligt vårt förslag kommer alla att betala för tillsynen av sina auktoriserade verksamhetsformer.</p> <p>Auktorisationer är nytt i regelverket för SPO och kraven när en ny förordning införs är högre. Förhoppningsvis blir det möjligt att med riskbaserad tillsyn och bolagens säkerhetsledningssystem effektivisera vårt arbete med tillsynen. Visar det sig att föreslagna grunder för avgiftsuttaget kan förbättras genom att andra grunder innebär en mer rättvisande fördelning av kostnaderna, så ska vi låta dessa erfarenheter framöver få genomslag i nya principer för avgiftsuttaget.</p> <p>Avgiftsnivåerna 2010 och 2011 var inte satta utifrån principen om full kostnadstäckning. Under denna period höjde vi gradvis avgifterna som en konsekvens av minskad subvention från</p>
--	---	--

<p>avgift på 53.600kr. (egen verkstad är vanligt om man verkar i fjällvärlden).</p> <p>I denna remissen finns nu ytterligare ett förslag att bryta ut avgifter som tidigare ingått i AOC. Kostnaden blir olika t ex 20.000-25.000kr/år beroende på hur många verksamhetsformer som man avser verka i, eller har råd att verka i. Blir det verklighet så har kostnaden stigit från 65.000kr till ca 170.000kr från 2010. Ca 250 %! Om man vill utföra samtliga verksamhetsformer, som nu i Sverige är uppdelade på 61 st, (EASA har endast 21 st) blir kostnaden 61.000kr/år, så helt klart kommer vi att välja bort flera områden av kostnadsskäl.</p> <p>Detta får till följd att vi alla medlemmar nu måste, om detta blir verklighet, välja hur många verksamhetsområden vi har råd att verka i. Inte hur många verksamhetsområden vi har kunskap, utrustning, personal och möjlighet att utföra på ett bra och säkert sätt i vårt land.</p> <p>En konsekvens blir att man måste vara selektiv i dessa 61 st verksamhetsformer. Vilka väljer man då bort? Nu måste man tänka på att välja de som man oftast arbetar med och tjänar pengar på. Kommer alla i fortsättningen att välja in till exempel Spaningsflyg och Brandbekämpning som är oerhört viktiga i vår samhällstjänst? Om vi inte gör det kommer Polisen och Räddningstjänsten att få till svar, när de ringer och vill ha hjälp om t ex det brinner i oländig terräng eller ett 6-årigt barn försvunnit i skogen, att tyvärr kan vi</p>	<p>myndighetsavgiften.</p> <p>Att återgå till 2012 års avgiftsnivå Transportstyrelsens mål är att få ner det <u>samlade avgiftsuttaget</u> inom området till 2012 års nivå (givet oförändrat antal tillståndshavare och volym på verksamheternas omfattning). Vi har över åren anpassat avgifterna för utpekade grupper.</p> <p>Detta innebär dock inte att varje enskild avgift kan hamna på 2012-års nivå, utan att vi strävar mot att det <u>samlade avgiftsuttaget</u> ska återgå till 2012 års nivå för utpekade områden/grupper. Skälet till att varje avgift inte kan ändras till tidigare nivåer är att vissa av de nuvarande avgifterna inte fanns 2012, eller att de var konstruerade på annat sätt. Exempelvis var avgiften CAMO inom AOC tidigare inkluderad i AOC-avgiften, men nu är det en fristående avgift för CAMO. Detta anser vi är mer rättvisande än att blanda kostnader för tillsynen mot AOC med den vi gör mot CAMO. Principen är att synliggöra vad man betalar för.</p> <p>Vad beträffar AOC och underhållsorganisation är avgiften för CAMO ingen dold höjning enligt oss. Resultatet för AOC avvek kraftigt från principen om självkostnad och att bryta ut CAMO-avgiften var ett sätt att tydliggöra kostnaden samt att närma sig kostnadstäckning.</p> <p>Historiska underskott stryks Vi fick 2014 ett uppdrag från regeringen att gå igenom alla</p>
---	--

	<p>inte hjälpa till längre, för vi hade inte råd att ta in alla verksamhetsområden som vi haft tidigare. Den konsekvensen är jag helt övertygad om att Transportstyrelsen förbisett.</p> <p>Faktum är att alla helikopterföretag faktiskt kommer att välja bort de verksamhetsformer som görs sällan men har stor nytta för samhället när de utförs (räddning, spaning, brandbekämpning osv). Och kommer det att bli så att höjningarna går igenom, så kommer det främst drabba kunderna, att t ex samebyarna som redan har en ansträngd ekonomi eventuellt inte längre har råd att bedriva sin verksamhet.</p> <p>Vi anser:</p> <p>Vi anser att Transportstyrelsens förslag att de operatörer som har tillstånd för kommersiella flygtransporter (AOC) och även verkar inom bruksflyg ska betala en årlig avgift för varje auktoriserad verksamhetsform är fel och kommer att åsamka våra små bolag höga årliga avgifter och kraftigt begränsa våra möjligheter att tillhandahålla samhällsviktiga funktioner.</p> <p>Vi inom helikoptersektionen anser att vi, förutom vårt eget företagande som skapar jobb, även har en stor och viktig roll i samhället. Därför hoppas och tror att Transportstyrelsen ska kunna infria sin ambition att sänka våra avgifter till 2012-års nivåer så att vi fortsättningsvis ska kunna driva starka helikopterföretag. Vi anser att det nya avgiftsförslaget kommer att drabba många operatörer hårt och att samhällsviktiga funktioner kommer att</p>	<p>områden som inte hade uppnått full kostnadstäckning och föreslå åtgärder för att balans skulle kunna nås. I den utredningen såg vi att de stora underskotten inom järnväg och sjöfart inte skulle kunna hanteras genom höjda avgifter eftersom det riskerade alltför stora konsekvenser. Vi föreslog då att de historiska underskotten skulle strykas, något som regeringen beslutade om genom vårt regleringsbrev för 2017.</p> <p>Motsvarande åtgärd har även genomförts inom luftfart. Avgifterna inom luftfartsverksamheten är uppdelad i två delar: direkta avgifter och myndighetsavgift, där de direkta avgifterna historiskt har genererat ett underskott och myndighetsavgiften ett överskott. När vi gick igenom verksamheten identifierade vi underskott inom de direkta avgifterna inom luftfartsområdet, som vi ansåg att vi inte kunde ta igen genom höjda avgifter. Vi föreslog därför för regeringen att 110 miljoner kronor av underskott avseende de direkta avgifterna inom luftfart tom. 2015 skulle strykas. Regeringen beslutade om detta i samma regleringsbrev. Vi har tyvärr varit otydliga med denna information.</p>
--	---	--

	<p>försvinna på vissa orter.</p> <p>Dessutom är detta en verksamhet som bedrivits under lång tid och som tidigare har krävt tillstånd från TS, med tillhörande tillsynsverksamhet. Nu när tillståndskravet plockas bort från samma verksamhet bör ju arbetet med tillsynen rimligtvis minska och då är det mycket svårt att förstå att årliga avgifter ska ökas dramatiskt.</p> <p>Vårt förslag:</p> <p>Vi anser att Transportstyrelsens förslag att de operatörer som innehar ett AOC även i fortsättningen ska kunna bedriva verksamhetsformerna i Bruksflyg, SPO, utan ökade avgifter.</p> <p>Eftersom årliga tillsynen inte längre gäller en tillståndsverksamhet utan rimligen blir mindre arbetskrävande för myndigheten, kanske en avgiftssänkning är rimligare. Då även andra transportslag, ex Järnväg, i denna remiss föreslås få omfattande avskrivningar och även avgiftssänkningar så hoppas jag att även vi få småföretagare med stort samhällsvärde kan få myndighetens förståelse.</p>	
Svenska flygbranschen	<p>Inledningsvis kan vi konstatera att Transportstyrelsen, TS, inte följer sina principer om att avgiftssättning ska leda till full kostnadstäckning och gälla lika för de olika trafikslagen. Med förvåning läser vi i förslaget om att ett upparbetat underskott inom järnvägs- och sjöfartsområdet ska strykas. TS medarbetare har framföra att skälet till detta är att om man skulle balansera underskottet genom ökade avgifter skulle flera mindre företag riskera att gå i konkurs. Enlig uppgift från TS uppgår detta</p>	<p>Historiska underskott stryks</p> <p>Vi fick 2014 ett uppdrag från regeringen att gå igenom alla områden som inte hade uppnått full kostnadstäckning och föreslå åtgärder för att balans skulle kunna nås. I den utredningen såg vi att de stora underskotten inom järnväg och sjöfart inte skulle kunna hanteras genom höjda avgifter eftersom det riskerade alltför stora konsekvenser. Vi föreslog då att de historiska underskotten skulle strykas, något som regeringen beslutade om genom vårt</p>

<p>underskott till ca 100 msek. Detta betyder att man frångår principen om full kostnadstäckning inom järnvägs- och sjöfartsområdet. Avgiftsuttaget verkar mer baseras på företagen betalningsförmåga/resultat. SFB ställer sig frågande till om denna bedömning någonsin har gjorts vid avgiftsökningar inom luftfarten. SFB önskar att man gör samma utvärdering när det gäller mindre företag inom luftfarten. Vår förvåning ökar då vi ser av förslag om sänkta avgifter för företag inom järnvägs- och sjöfartsområdet. Vi ser ändå detta som ett tecken på att Transportstyrelsen och regeringen ser vissa transportnäringen som en mycket viktig del för vårt samhälle ska fungera. Någon sådan hänsyn tas inte till framförallt små företag inom luftfartsområdet.</p> <p>Sedan 2010 har vissa flygföretag med AOC och egen underhållsorganisation fått ökade avgifter med upp till 270 %. Detta har skett genom en återkommande revidering av olika avgifter där en ursprunglig avgift delats upp i flera delar utan att den ursprungliga avgiften sänkts. Ett av våra medlemsföretag beskriver detta så här:</p> <p><i>”2010 var vår avgift för AOC, 68 000 kr. Nu kostar AOC 95 500 kr och man har lagt till kostnader som förut ingick i AOC-avgiften för de som har en egen verkstad, (Del M Kapitel G) med 53 600 kr. Nu finns förslag på att ytterligare lägga på ca 20-25.000kr för de som bedriver många olika sorters flygningar, vilket är vanligt i fjällvärlden. Blir det verklighet så har kostnaden stigit från 68 000 kr till 169 100 kr, ca 270 %!”</i></p> <p>Det här är en konsekvensbeskrivning från ett av SFB</p>	<p>regleringsbrev för 2017.</p> <p>Motsvarande åtgärd har även genomförts inom luftfart. Avgifterna inom luftfartsverksamheten är uppdelad i två delar: direkta avgifter och myndighetsavgift, där de direkta avgifterna historiskt har genererat ett underskott och myndighetsavgiften ett överskott. När vi gick igenom verksamheten identifierade vi underskott inom de direkta avgifterna inom luftfartsområdet som vi ansåg att vi inte kunde ta igen genom höjda avgifter. Vi föreslog därför för regeringen att 110 miljoner kronor av underskott avseende de direkta avgifterna inom luftfart tom. 2015 skulle strykas. Regeringen beslutade om detta i samma regleringsbrev. Vi har tyvärr varit otydliga med denna information.</p> <p>Att återgå till 2012 års avgiftsnivå</p> <p>Transportstyrelsens mål är att få ner det <u>samlade avgiftsuttaget</u> inom området till 2012 års nivå (givet oförändrat antal tillståndshavare och volym på verksamheternas omfattning). Vi har över åren anpassat avgifterna för utpekade grupper.</p> <p>Detta innebär dock inte att varje enskild avgift kan hamna på 2012-års nivå, utan att vi strävar mot att det <u>samlade avgiftsuttaget</u> ska återgå till 2012 års nivå för utpekade områden/grupper. Skälet till att varje avgift inte kan ändras till tidigare nivåer är att vissa av de nuvarande avgifterna inte fanns 2012, eller att de var konstruerade på annat sätt. Exempelvis var avgiften CAMO inom AOC tidigare inkluderad i AOC-avgiften, men nu är det en fristående avgift för</p>
---	--

<p>medlemsföretag. Även flera andra operatörer har framfört synpunkter om varför de ska betala extra för något de redan har tillstånd för. Varför ska små helikopterföretag betala extra för varje verksamhetsform då flera av de verksamheter de erbjuder är till stor samhällsnytta men kanske inte ger något betydande bidrag till resultatet? Flera företag resonerar i termer om att inte fortsätta med vissa samhällsnyttiga verksamheter. Exempel på nya avgifter är tillstånd för skogsbrandbekämpning, eftersökning av försvunna personer och olika former av transporter i väglöst land där service till andra viktiga näringar är avgörande.</p> <p>SFB och flera av våra medlemmar har återkommande påpekat risken för utarmning av helikopterbransch är överhängande. Flera företag redovisar årligen mycket blygsamma resultat och i vissa fall även underskott i sin verksamhet. Trots utlovade försök att sänka avgifterna för de mest drabbad verksamheterna föreslås i stället i detta förslag fler kostnadsdrivande avgiftshöjningar. Förslag som kan leda till att företagen tvingas begränsa sina tillstånd och därmed försämra service till sina kunder och sist men inte minst kan förslagen leda till att Sverige får en sämre beredskap och förmåga att hantera allvarliga samhällsstörningar.</p> <p>I det följande kommenterar SFB de förslag som framgår av Beskrivning av avgiftsförändringar 2018.</p> <p>1.1 Full kostnadstäckning – en viktig princip <i>”Den avgift vi tar ut ska täcka de kostnader vi har kopplat till ärendet. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför</i></p>	<p>CAMO. Detta anser vi är mer rättvisande än att blanda kostnader för tillsynen mot AOC med den vi gör mot CAMO. Principen är att synliggöra vad man betalar för.</p> <p>Vad beträffar AOC och underhållsorganisation är avgiften för CAMO ingen dold höjning enligt oss. Resultatet för AOC avvek kraftigt från principen om självkostnad och att bryta ut CAMO-avgiften var ett sätt att tydliggöra kostnaden samt att närma sig kostnadstäckning.</p> <p>Motprestation för avgiften Transportstyrelsen håller med om att ansökningar ska handläggas inom en skäligen tid. Prissättning med fasta avgifter avser en uppskattad genomsnittlig tid för att handlägga ett ärende. Vi anser att det ger en rättvisande avgift för hela kollektivet. Skillnaderna i handläggningstid förekommer ofta och kan generellt bero på variationer i underlagens kvalitet, antalet frågeställningar som måste hanteras i relation till den enskilda ansökan osv. I genomsnitt är dock prissättningen rimlig, då avgiftsuttaget beräknas utifrån att det ska täcka kostnaderna för handläggningen baserat på uppskattat antal ärenden.</p> <p>Förslag på förändringar inom luftfart Enligt våra huvudprinciper ska intäkter och kostnader vara i balans över tid och de avgifter vi tar ut ska täcka våra kostnader kopplade till den verksamheten. Det får inte förekomma korssubventionering mellan olika verksamheter eller trafikslag. Detta innebär att även</p>
---	--

<p><i>besparingar, kan vi också sänka avgiften.” - Förslaget anser vi leder till en utökning av tunga administrativa processer som leder till ökade kostnader för operatörerna som då rimligen kan ställa högre krav på TS att leverera bättre service som motprestation.</i></p> <p>1.2 Motprestation för avgiften <i>”Den som betalar en avgift ska kunna se vad han eller hon betalar för. Det ska finnas en så kallad motprestation från vår sida. I det enkla fallet kan det handla om att någon söker ett tillstånd och betalar en ansökningsavgift. Då motsvarar avgiften den kostnad vi har för att handlägga en ansökan om tillstånd.”</i></p> <p>Som motprestation är det rimligt att ansökningsärenden hanteras inom skälig tid. Fler medlemsföretag vittnar om orimliga handläggningstider för godkännande av operativa manualer. Väntetider på upp till sju månader förekommer!</p> <p><i>”Om vi däremot har en ny verksamhet där vi har svårt att beräkna hur mycket tid som går åt eller om tidsåtgången varierar mycket mellan olika ärenden, väljer vi ofta en löpande timtaxa eller att ha en del fast avgift och en del löpande timtaxa.”</i></p> <p>Här finns exempel på det motsatta där återkommande ansökningar medför enklare handläggning och beslutprocess som då också bör leda till lägre avgifter.</p> <p>Exemplet nedan visar Transportstyrelsen avgift för att godkänna ett praktikprogram för två nya teknikerelever. Praktikprogrammet är identiskt med tidigare ansökningar som godkänts.</p> <p>- Granskningen, baserat på TS mejlkonversation med brukaren påbörjades 7/9 10:08 och var klar samma dag 14:05. Kostanden för</p>	<p>om det finns ett betydande överskott inom ett område kan det likväl finnas underskott inom andra områden vilket medför att enskilda avgifter behöver justeras. Detta innebär även att vi inte kan ge särskilda lättnader för mindre företag eller företag som verkar i vissa regioner.</p> <p>Extra verksamhetsort för Del M, kapitel F och auktorisationsbevis (AUB).</p> <p>Den nya avgiften för extra verksamhetsort finns redan inom tillsyn av del 145 och införs även för del M kapitel F och AUB för att avgiftssystemen för tillsyn av flygverkstäder ska harmonisera med varandra. Det blir ett mer rättvisande och lika avgiftssystem där tillsyn av extra verksamhetsort inte är avgiftsbefriad för vissa kategorier av verkstäder.</p> <p>Uppdelning av årsavgiften för godkända tillverkningsorganisationer</p> <p>Uppdelning av avgiften baseras inte på storleken på företagen, utan är en konsekvens av den tillsynsinsats vi behöver utföra baserat på den risk som tillverkningen innebär. Tillverkning på entreprenad (sub-contracting) ingår inte i denna riskbedömning, eftersom den tillverkningen sker utanför tillståndet. De flesta tillverkare i Sverige har fått en sänkning. Nuvarande kollektiv får en total sänkning av avgiftsuttaget på ca 8 procent.</p> <p>Utbildnings- och skoltillstånd för pilotutbildningar</p> <p>Vi jobbar vidare med omställningen av tillsynen av simulatorer för</p>
---	---

<p>detta godkännande var 25 000kr. Om vi antar ett tidsavdrag för lunch på 45 minuter så tog det 3 tim och 12 min, vilket ger en kostnad på 7 812,50 kr per timme!</p> <p>SFB anser att denna prissättning är helt orimlig och undergräver förtroendet för ett transparent avgiftssystem där att TS motprestationer inte står i proportion för arbetsinsatsen. I ovanstående fall kan vi däremot uppskatta den ovanligt skyndsamma handläggning som detta ärende fick.</p> <p>3.5 Sammanfattning av konsekvenserna ”Inom luftfart görs avgiftsjusteringar inom olika områden. Även om vi föreslår höjningar av en del avgifter, ser vi ändå att justeringarna inte systematiskt ger stora sammanlagda höjningar för enskilda kategorier av företag.”</p> <p>SFB anser att denna bedömning görs på ett mycket summariskt antagande utan djupare konsekvensanalys av de berörda företagen. Flera av SFB medlemsföretag uttrycker stor oro för att de föreslagna avgiftshöjningarna kommer att tvinga dem att reducera sin verksamhet. Verksamheter som inte används så ofta men är av stor betydelse för deras kunder och för samhällets beredskap, riskerar inte längre att kunna erbjudas.</p> <p>5 Förslag på förändringar inom luftfart</p> <p>Inledningsvis vill vi påpeka att förslaget inte redovisar något om balansen mellan avgifter och kostnader för luftfartsföretag. Därmed utgår vi från att rådande kostnader balansera av intäkter från</p>	<p>att minska kostnaderna. Under 2018 implementerar vi riskbaserad tillsyn fullt ut och då kan, om tillståndsinnehavaren har genomfört implementeringen av ett säkerhetsledningssystem som korresponderar mot regelkraven, avgifterna möjligen sänkas. Avgifterna för tillsyn av simulatorer sänktes 2016 med 35–67 procent för grundtillsyn. Vi baserade sänkningen på ett glesare tillsynsintervall och mer självdeklaration av simulatoroperatörerna. De antaganden vi gjorde i kalkylerna då har vi inte nått än och för att inte få ett för stort underskott höjer vi avgifterna med ca 15 procent. Avgifterna är dock fortfarande lägre än innan avgiftshöjningen till 2018.</p> <p>Flygoperativa tillstånd för bruksflyg och luftballong</p> <p>Det samlade uttaget av avgifter för tillsyn av bruksflyg enligt SPO är i stort sett oförändrat (jämfört med tidigare avgiftsuttag för tillsyn av bruksflyg) men uttaget omfördelas mellan tillståndshavarna utifrån omfattningen av verksamheten. Transportstyrelsen ändrar avgiftssystemet i och med att vi tillämnar 965/2012 SPO istället för nationella regler LFS 2007:49/47. Vi ska även fortsättningsvis bedriva tillsyn enligt 965/2012 ARO.GEN.305 (d) och (d1) vilket innebär att vi även framöver tar ut avgifter för vår tillsyn.</p> <p>Som vi beskrev i förslaget är höjningen av årsavgiften för andra operatörer en följd av att ett nytt risk- och fokusområde för tillsynen tillkommer. De nya auktorisationerna gäller för områden med högriskkaraktär i den kommersiella specialiserade</p>
--	---

	<p>tillstånd- och tillsynsverksamheten. Därmed bör det inte finnas något underskott som behöver kompenseras med höjda avgifter. Tvärt om så visar förslaget på ett betydande överskott inom luftfartsområdet. Vi har därför svårt att först behovet av återkommande avgiftsförändringar sker. I de underlag som beskriver förändringarna saknas alltid en jämförelse med den tidigare avgiften vilket betyder att det svårt att få överblick över hur bolagen påverkas.</p> <p>5.1.1 Extra verksamhetsort för Del M, kapitel F och auktorisationsbevis (AUB) Som SFB tidigare påpekat har de allt högre avgifterna för underhållsverkstäder fått en önskad utveckling av denna del av flygbranschen. Tillgång till underhållsverkstäder riskerar bli ytterligare begränsad då mindre verkstäder kan komma att reducera sin verksamhet. SFB vill ännu en gång påpeka att flygplanunderhåll allt oftare utförs i annat land då ökade kostnader har medfört att svenska underhållsverkstäder fått betydligt försämrade konkurrensförutsättningar genom högre avgifter. En oroande utveckling som försämrar Sveriges beredskap.</p> <p>5.1.2 Uppdelning av årsavgiften för godkända tillverkningsorganisationer</p> <p>Även här ser vi förslag som kommer att försämra konkurrenskraft för svenska företag. Det är i och för sig välkommet med avgiftssänkningar för mindre tillverkare. Men konkurrens inom tillverkningsindustrin är betydande och ökar allt mer. De större flygplanstillverkarna flaggar nu för att i större utsträckning ta hem tillverkning som tidigare varit på entreprenad t.ex. hos svenska tillverkningsföretag.</p>	<p>flygverksamheten. Höjningen kommer främst att påverka de operatörer som har två tillstånd, både bruksflyg och kommersiella transporter, vilka tidigare inte betalat någon avgift för sitt bruksflygtillstånd. Enligt vårt förslag kommer alla att betala för tillsynen av sina auktoriserade verksamhetsformer.</p> <p>Auktorisationer är nytt i regelverket för SPO och kraven när en ny förordning införs är högre. Förhoppningsvis blir det möjligt att med riskbaserad tillsyn och bolagens säkerhetsledningssystem effektivisera vårt arbete med tillsynen. Visar det sig att föreslagna grunder för avgiftsuttaget kan förbättras genom att andra grunder innebär en mer rättvisande fördelning av kostnaderna, så ska vi låta dessa erfarenheter framöver få genomslag i nya principer för avgiftsuttaget.</p> <p>Avgiftsnivåerna 2010 och 2011 var inte satta utifrån principen om full kostnadstäckning. Under denna period höjde vi gradvis avgifterna som en konsekvens av minskad subvention från myndighetsavgiften.</p>
--	--	--

	<p>5.3.1 Utbildnings- och skoltillstånd för pilotutbildningar SFB uppskattar att TS justerar det överuttag som tidigare skett inom certifikatområdet. Men vi oroas av de höjningar som avser tillsyn av simulatorer. SFB har tidigare påpekat risken med för höga avgifter för simulatorer då flera utbildningsorganisationer valt att registrera sina simulatorer i annat land med lägre avgifter. Behovet av tillsyn för svenska tillstånd minskar och därmed kan man misstänka att kompetensen hos TS inspektörer kommer att minska.</p> <p>5.4.1 Flygoperativa tillstånd för bruksflyg och luftballong Som SFB ser det sker ingen ändring mot tidigare. Operatörerna har haft sina tillstånd för specialiserade verksamheter i sina AOC. Förändringen som föreslås anser vi är helt administrativ i avseende att deklarerar sin verksamhet. D.v.s. bara mer pappersarbete som inte förändrar företagets verksamhet och kan inte heller skilja sig särskilt mycket när det gäller TS</p> <p>administration. Förteckning av verksamhetstillstånd sker bara på ett annat sätt. Men till följd av regeländringen föreslår TS en ändring av årsavgifterna så att så att en särskild avgift om 1000 kr tas ut för varje deklarerad verksamhetsform enl. SOP - utan att den tidigare AOC-avgiften sänks! Enligt uppgift finns det 61 st. olika typer av specialiserade verksamheter som företagen kan ha i sin verksamhet. Tyvärr är det här ett inte helt ovanligt sätt att öka kostnaderna för operatörer utan ökad motprestation.</p> <p>Från exemplet enl. tidigare där ett helikopterföretag med egen underhållsverkstad och ett flertal specialiserade verksamheter under åren fått stora kostnadsökningar:</p>	
--	--	--

	<p>- 2010 var AOC-avgiften 65 000kr</p> <p>- 2011 höjdes AOC-avgiften till 95 200kr med löfte om att den inte skulle höjas ytterligare kommande år. Men här skedde ett utbrytartrick. En ny avgift för företagets underhållsverksamhet enl. Del M Kapitel G tillkom med 53 600kr. En avgift som tidigare inkluderats i AOC-avgiften! Nu har den totala avgiften för AOC och Del M ökat till 148.800kr. En ökning med 120 % på bara ett år.</p> <p>- 2018 föreslås en särskild avgift för deklarerade verksamheter som för detta företag kan innebära ytterligare kostnader på 20 000 kr. Den totala kostanden för aktuellt företag har sedan 2010 ökat från 65 000 kr till 168 800 kr i 2018. En höjning med 160 %! Enl. TS konsekvensanalys motiveras avgiftshöjning med att ett nytt risk- och fokusområde för tillsyn tillkommer. Detta kan väl inte vara sant! TS har redan innan detta förslag utövat tillsyn över operatörernas specialtillstånd. Eller var dessa områden tidigare helt utan tillsyn?</p> <p>Något förbryllande är den slutsats om de nya avgifterna som framgår på sidan 21 i beskrivning av avgiftsförändringen: Första meningen: <i>"Syftet med att ha flera auktorisationer för en operatör bör ändå vara att varje verksamhetsform ska ge en intäkt."</i> - En synnerligen subjektiv bedömning som tyvärr visar på betydande okunskap om den verksamhet många företag bedriver. Helikopterföretag bedriver ett stort antal verksamheter som självklart är en funktion av marknadens efterfrågan. De olika verksamheterna finns listade i ett EASA-dokument till ett antal av 61 st. Många</p>	
--	---	--

	<p>helikopterföretag har en lokal förankring vilket betyder att deras verksamhet är anpassad till det lokala samhällets och näringslivets behov. Vilket kan betyda att alla verksamhetstyperna i sig inte är lönsamma. Vissa verksamhetstyper är direkt kopplade till samhällsnytta, skogsbrandbekämpning, eftersökning, assistans till polis och räddningstjänst m.fl. Här tar företagen ett samhällsansvar genom att de har resurser som kan ställas till förfogande vid olika typer av samhällshändelser och i olika former av beredskapshöjande åtgärder. Företagen tar därmed ett föredömligt samhällsansvar. Då blir det svårt att se det rimliga i att företagen straffas med ökade avgifter för att kunna bistå samhället. Konsekvensen blir att företagen kommer att välja bort verksamheter som ger ringa lönsamhet och verksamheter som är konkurrensutsatta av offentliga aktörer. Sverige får därmed en försämrad beredskap och förmåga att hantera olika typer av samhällsstörningar.</p> <p>Andra meningen: <i>"Avgiften som vi tar ut ska avspegla tillsynen och säkerställa att företaget lever upp till en acceptabel flygsäkerhetsnivå för varje verksamhetsform."</i></p> <p>-Förvånade motivering för högre avgifter. Som tidigare nämnts är det inga nya verksamhetsformer som utvecklats utan sådana som företagen bedrivit under lång tid. Detta motsäger motiven till vissa avgiftssänkning: <i>"där syftet med ett väl utvecklat ledningssystem hos operatören gör att operatörerna själva kan utföra en del av den tillsyn som Transportstyrelsen</i></p>	
--	--	--

	<p><i>gjort.</i> ” Vad är det som gäller? En utvecklad säkerhetskultur som medför mindre behov av tillsyn eller är det nya verksamheter med hög risknivå som kräver utökade tillsyner? Svårt att dra en slutsats av dessa resonemang och därför är det vår bestämda uppfattning att det inte finns motiv för de föreslagna avgifterna.</p> <p>De ovan citerade meningarna riskerar att undergräva förtroendet för TS avgiftssystem. Våra helikopterföretag har en lång erfarenhet av de sk. verksamheter med hög risknivå. De har ett effektivt ledningssystem med högt utvecklad säkerhetskultur. Flygsäkerhet är grunden för allt operatörer och är en ren självbevarelsedrift för att skydda sitt företag, anställda och allmänhet från olyckor. Vi har därför svårt att förstå motivet att högre avgifter leder till högre flygsäkerhet speciellt i ljuset av att inget i företagets verksamhet förändrats.</p> <p>5.5.1 Tillsyn av flygplatser Positivt att beskrivningen visar på den faktiska avgiftsförändringen, dvs. en jämförelse med nuvarande och föreslagna avgift. Detta har SFB efterfrågat i ett flertal remissvar. Det beskriver på ett bra sätt en avgiftsförändring och bör rimligen göras på samma sätt med alla föreslagna avgiftsförändringar. Då kan berörda operatörer se och beräkna hur de påverkas av en förändring.</p> <p>5.7.1 Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer – ett förtydligande Här ser vi en förändring som vi anser sker på ett rättvist sätt. En uppdelning av en tidigare avgift för behörighet A delades i två behörigheter utan att öka kostanden för berörda operatörer. Motivet</p>	
--	---	--

	<p>är att operatörerna inte har ändrat sin verksamhet på något sätt. Ändringen sägs bara vara en formalia. Så bör också de nya reglerna för de nya avgifterna för SOP hanteras då det inte sker någon förändring i operatörernas verksamhet.</p> <p>Avslutande kommentarer</p> <p>Ur beredskapssynpunkt tror vi det är av stor vikt att vi har livskraftiga inhemska företag inom flygbranschen. Många företag drivs av ansvar och stor entusiasm men behöver en marginal för att kunna överleva. Inom samarbetsorganet TP SAMS, där även TS är medlem, diskuterar och övar vi olika typer av samhällshändelser med fokus på hur offentliga och privata aktörer i transportbranschen kan samverka. Övningarna visar på att det finns ett stort behov av att privata aktörer finns tillgängliga för att stötta de offentliga vid akuta händelser. I regeringens uppdrag till våra myndigheter börjar nu ett ökat ansvar för beredskapsplanering att formuleras. Risker är överhängande att kommande resursinventeringar kommer att visa på att vi har förlorat en hel del viktiga aktörer inom luftfarten. Sverige är troligen inte självförsörjande när det kommer till behov av lufttransporter av olika slag i händelse av höjd beredskap eller andra större samhällshändelser. Likaså tro vi att viktiga underhållsresurser för luftfartyg har flyttas ut ur landet vilket kan äventyra den långsiktiga förmågan i flygbranschen. Bidragande orsaker är främst konkurrens från länder med lägre kostnader men en betydande orsak är också allt högre myndighetskostnader som påverka privata entreprenörers</p>	
--	---	--

	<p>vilja att verka och investera i svensk luftfart. En oroande utveckling som nu pågått ett antal år. Offentlig statistik visar på allt färre svenska luftfartsföretag med allt mindre anställd personal.</p> <p>Det bör rimligen ligga i TS intresse och uppdrag att verka för en livskraftig inhemsk luftfartsbransch så att näringsliv, privatpersoner och offentliga aktörer kan erbjudas de tjänster som efterfrågas och behövs för en sund och säker samhällsutveckling i hela landet.</p> <p>Sett i ljuset av de avskrivningar som görs med underskott för andra tranpostslag anser vi att TS bör ta samma hänsyn till de mindre företagen i flygbranschen som bara eller knappt når nollresultat. Ökade avgifter enligt förslaget riskerar utarma företag som är till stor nytta för hela samhället. Vi ber därför TS återigen överväga de föreslagna avgiftshöjningar som främst kommer att påverka företag i glesbygd och väglöst land på ett mycket negativt sätt.</p> <p>Det totala avgiftsuttaget från luftfarten beräknas ge ett överskott på ca 5,3 msek främst beroende på ökade intäkter från myndighetsavgiften och avgiftshöjningar. I punkt 3.2 anges även att avgiftsintäkterna kommer att öka med anledning av en ny avgift för tillsyn av flygplatsavgifterna. Ingenting sägs vidare om denna avgift i förslaget. Det är med förvåning vi ser på denna avgift då vi inte kan se att TS tidigare levererat någon motprestation vid de samråd om flygplatsavgifter som årligen genomförs. SFB föreslår, som tidigare, att överskott från myndighetsavgiften får återföras till TS för att hålla luftfartsavgifterna på en rimlig nivå för att bevara</p>	
--	---	--

	<p>en inhemsk konkurrenskraftig luftfartsbransch till stöd för samhällets behov och en god beredskap. Eftersom vissa delar av tranpostbranschen uppenbarligen inte täcker sina kostnader är det rimligt att överskott från myndighetsavgiften används för att begränsa avgiftshöjningar inom luftfarten.</p>	
Intern synpunkt	<p>Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter 14 kap §15 ”Kontrollanter”</p> <p>Framför benämningarna ”MP” (H) och ”SP” (H), ska benämningen ”TRE” införlivas. Texten lyder då: TRE-MP, (H) och TRE-SP, (H). Dessa återfinns både för PC-kontrollant och ST-kontrollant, sammanlagt på 4 ställen.</p>	<p>Avgiftsföreskriften justeras efter den inkomna synpunkten. Justeringen innebär bara ett förtydligande i tabellen, ingen förändring av avgifterna.</p>
Sjöfart		
Sveriges hamnar	<p>Förbundet Sveriges Hamnar har tagit del av förslaget och tillstyrker de delar som berör avgifter för hamnar. I övrigt har vi inga synpunkter.</p>	
Sveriges fiskares PO	<p>SFPO konstaterar utifrån det remitterade materialet att Transportstyrelsen för ovanlighetens skull inte föreslår några avgiftshöjningar. SFPO anser att det är mycket bra att inga avgifter höjs.</p> <p>Förslagets ändringar i avgiftsstrukturen (från brutto till m) till följd av de nya reglerna för nationell sjöfart är bra och SFPO välkomnar särskilt att när det förslaget antas så kommer avgifterna för 2018 att bli lägre.</p> <p>Med avseende på vad som sägs om ”Gemensamma principer för</p>	

	våra kostnader” bör tilläggas tillämpningen av en proportionalitetsprincip vad gäller kostnader. Vissa kostnader har tidigare varit oproportionerligt höga och så bör det ej vara.	
Sjöfartsverket	Inga synpunkter	
Skärgårdsredarna	<p>I samband med införande av nya regler för nationell sjöfart, TSFS 2017:26 har kraven på rederiernas egenkontroll ökat kraftigt. Det innebär att kostnaderna för redaren i form av system för egenkontroll och kvalitetssäkring kommer att öka kraftigt. TS har i sitt förslag sänkt sina fasta årsavgifter för tillsyn. Om föreslagna avgifter är relevanta kan vi inte värdera då ingen dialog förts med branschen och inga kalkyler eller andra bakomliggande beräkningsunderlag presenterats. TS anger i sin KU att den framtagna modellen bygger på uppskattningar gjorda i projektet där vi utgår ifrån att tillståndshavarna har ordning på sin verksamhet och aktivt bidrar till att underlätta genomförandet av tillsynen. Vad TS uppskattningar bygger på för underlag framgår inte i KU. En faktor som kommer ha stor betydelse för utfallet av kostnaderna är kommande delegering av skrovbesiktningar och kontrollansvar vid nybyggnation. Enligt TS har föreskriftsförslaget dragits tillbaka på grund av intern kritik på myndigheten. Vad kritiken består i är inte känt för oss. När nästa remissförslag kommer är inte heller känt men enligt uppgifter blir det tidigast under våren 2018.</p> <p>TS skriver i sin konsekvensutredning TSG 2015–365 Om uppgifterna inte delegeras kommer TS inte att uppnå den grad av effektivisering och flexibilitet som delegeringen förväntas bidra till.</p>	<p>Dialog med branschen</p> <p>Transportstyrelsen har haft flera dialoger med branschorganisationen men eftersom det upplevs att dialogerna inte varit bra kommer vi att bjuda in till ytterligare dialog för att diskutera våra principer kring den föreslagna avgiftsmodellen.</p>

	<p>Tillsyns-/delegeringsföreskriften är en viktig del av hela tanken med nya funktionsbaserade regler och riskbaserad tillsyn. Vi skulle gärna se att TS tar tag i denna fråga så snart som möjligt.</p> <p>Förutsättningen för att så småningom kunna utvärdera hur nya avgifterna och kostnadsutvecklingen slår är att vi får delegeringen på plats.</p> <p>Generellt anser Skärgårdsredarna att man så långt som möjligt ska undvika att använda sig av avgiftsschabloner. Hela avgiftsstrukturen måste genomsyras av att det ska löna sig att ha god ordning i sin verksamhet. Fasta avgifter ska hållas så låga som möjligt och brukaren ska betala sina kostnader för tjänster man nyttjar.</p> <p>Med tanke på att det saknas beräknings- och kalkylunderlag i KU har vi svårt att ha någon bestämd uppfattning om föreslagna avgifter är rimliga och relevanta. För att kunna kalibrera in avgifterna mot det nya regelverket uppmanar vi TS att vara mycket noga med sin interna återrapportering av arbetstider och arbetsuppgifter under 2018 och 2019, så att en riktig analys och utvärdering kan göras för att kunna hamna rätt med kommande avgifter.</p>	
Svensk sjöfart	Svensk Sjöfart kommenterar den del av remissen/avgiftsdirektivet som omfattar det Internationella tonnageet dvs. det som omnämns enligt 10 § i avgiftsförslaget TSFS 2017: xx.	Vi har beaktat synpunkterna och infört ett nytt dräktighetsintervall över 499 brutto men under 5000 brutto där avgiften är på 17 000 kronor för fartyg vid full

	<p>Avgiftsförslaget präglas av tydlighet och konstruktiva regelförenklningar. Strukturförändringarna avseende sammanslagningar av fartygskategorier i avgiftstariffen och fasta avgifter samt bibehållna avgiftsnivåer är mycket positivt och stöds av Svensk Sjöfart.</p> <p>Det är dock ett fartygssegment som kommit i kläm avseende avgifter vid full delegering; det mindre tonnaget mellan 500-5000 brutto och då speciellt tanktonnaget. I detta segment ligger bl.a. ett mindre antal svenskflaggade bunkerfartyg. Dessa fartyg har fått en fördubblad avgift i förhållande till 2016:105 års tariffer (innan fasta tillsynsavgifter infördes). Se förslag för M/T Fox Sunrise.</p> <p>Vi föreslår av den anledning att man inför ett nytt dräktighetsintervall mellan 500–4999 brutto och för fartyg som delegerat fullt ut korrigeras avgiften till 17 000 kr. Nivån på avgiften baseras på en fartygsdräktighet av 4999 brutto med $(0,5 \times 4000) + 14\,640 = 16\,640$ kr upphöjt till ett jämt krontal 17 000 kr. Avgifterna i de övriga kategorierna; ingen eller delvis delegering, bibehålles. Nytt dräktighetsintervall återfinns i rött.</p>	delegering.
Vägtrafik		
Sveriges bussföretag	Sveriges Bussföretag tillstyrker Transportstyrelsens föreslagna sänkningar av avgifter för hållbarhetsprovning av nyregistrerad buss, att samtliga företag inom förarutbildningen totalt sett får en sänkning av avgifterna fördelat över tid och att körkortsinnehavare	

	får färre avgifter och inbetalningstillfällen samt att avgiften per färdskrivarkort sänks.	
SMC	<p>SMC svarar endast på den delen som rör vägtrafik. SMC vill först framföra att det är positivt att Transportstyrelsen fortsätter att sänka avgifter så att avgiftsuttaget inte överstiger kostnaderna för enskilda medborgare och företag. Hållbarhetsprovning måste även omfatta L-fordon Transportstyrelsen föreslår sänkt avgift vid nyregistrering av lastbilar, bussar och personbilar, från 55 kronor till 40 kronor. I beskrivningen säger utredaren att ”fordonstillverkare har enligt lag ett krav på att avgasreningen för varje nytt fordon fungerar en viss körsträcka eller en viss tid, 10 000 mil eller 5 år. För att följa upp kravet gör Transportstyrelsen en kontroll av avgasrening från slumpmässigt utvalda fordon. Med hjälp av hållbarhetsprovningen vill vi kontrollera att fordonstillverkaren följer kraven om avgasrening för svenskregistrerade fordon. Varje år kontrollerar vi ungefär 80 fordon. Sedan 1999 är det krav på avgasrenande utrustning på motorcyklar. Den 1 januari 2016 trädde förordning EG/168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar i kraft. Från och med 1 januari 2016 omfattas alla fordon i förordningen av krav på hållbarhetsprovning. Hållbarhetsprovning måste därför omfatta även alla L-fordon, inklusive motorcyklar. Någon undersökning av slumpvis utvalda motorcyklar ur beståndet görs dock inte. Avgasemissioner testas inte heller vid kontrollbesiktning. Detta kan medföra ökade kostnader för konsumenterna om brister i</p>	<p>Hållbarhetsprovning Lagstiftningen (Avgasreningsförordningen 2011:345) ger inte Transportstyrelsen rätt att ta ut avgift för hållbarhetsprovning av fordon i kategori L. Se nedan. <i>16 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om:</i></p> <p><i>1. skyldighet för tillverkaren av motorfordon att</i></p> <p><i>b) för varje nyregistrerad personbil, lastbil och buss betala avgift för kontroll av att motorfordon som används i trafik inte väsentligt avviker från krav på utsläpp av avgaser och andra föroreningar eller från villkor som gäller för den utsläppsklass som fordonet är indelat i,</i></p> <p>Avgift för tillsyn enligt vägsäkerhetslagen Vägsäkerhetslagen beskriver att en trafiksäkerhetsanalys ska genomföras för att säkerhetsställa att faktorer, däribland oskyddade trafikanter, beaktas vid vägutformningen. Det kan till exempel ske genom att vägräcken uppfyller rätt standard och är placerade enligt gällande normer. Syfte med tillsynen som vi bedriver är att säkerhetsställa att standard och normer efterlevs. Vi har därför inte möjligt att använda resurser som är tilldelade för tillsyn för att bedriva annan verksamhet.</p>

<p>utrustningen som borde inrymmas i tillverkarnas ansvar faller på MC-ägaren. Samma hållbarhetskrav bör ställas på MC-tillverkare som för övriga fordon. Hållbarhetsprovning bör ske betydligt tidigare av en tvåhjulig motorcykel eftersom krav på hållbarhet av utsläpps begränsande anordningars hållbarhet endast är 2000 mil (bilaga VII). Detta har SMC framfört tidigare till Transportstyrelsen i remissvar TSF 2014-45. Tyvärr har det inte krav på hållbarhetsprovning på L-fordon i avgasreningsförordningen och i Transportstyrelsens föreskrifter trots att förordningen gällt nästan två år.</p> <p>SMC föreslår att §2, kap 29 ändras till följande:</p> <p>2§ Avgift för kontroll av hållbarhetskrav enligt avgasreningsförordningen (2011:345) ska tas ut av fordonets tillverkare med 40 kronor för varje nyregistrerad personbil, lastbil, buss, motorcykel och moped. SMC föreslår också att Transportstyrelsen påtalar att avgasreningsförordningen ändras omgående för att klara kraven på hållbarhetsprovning enligt ramförordningen.</p> <p>Avgifter för trafikskolor</p> <p>Avgifterna är fortfarande höga och avspeglas i väldigt höga kostnader för att ta MC-körkort. Det är positivt att avgift för tillsyn sänks.</p> <p>Avgift för tillsyn enligt vägsäkerhetslagen bör bibehållas SMC</p>	<p>Körkort</p> <p>Regelverket för ansökan om handledarskap har inte ändrats med anledning av avgiftsförändringen. Det är handledaren som ansöker om handledarskap för en viss elev. Han eller hon kan vid behov ansöka om att bli handledare för ytterligare elev vid senare tillfälle, precis som idag.</p>
--	---

	<p>anser att en avgift bör behållas och att dessa medel ska avsättas för att säkerställa att TENT-vägnätet är säkert för alla trafikanter, även oskyddade som färdas på motorcykel och moped. Dödsolyckorna bland motorcyklister ökar på TENT-vägarna. Det vanligaste krockvåldet är räcken. Sedan vägsäkerhetslagen trädde i kraft har 21 motorcyklister dött i räckesolyckor på svenska Europavägar. Ett exempel är E6 där fyra MCFörare dödats i kollision med räcke under ett knappt år på en sträcka kortare än 25 mil (Tanum- Kungsbacka). Den förste motorcyklisten dog i krock med ett vajerräcke på en motorvägssträcka som invigts bara två veckor tidigare. Allt fler av de omkomna i räckesolyckor är utländska MCFörare på genomresa. Inga räcken har bytts ut efter dödsolyckorna. Inga nya krav i trafiksäkerhetsanalyser eller annan del av tillsynsprocessen har ställts på säkrare räcken för motorcyklister. Inga nya krav har ställts i trafiksäkerhetsanalyser eller annan del av tillsynsprocessen på att välja förlåtande sidoområden istället för sidoräcken. Inga analyser har skett som granskat andra brister i vägmiljön som lett till allvarligt skadade och dödsolyckor, främst bristande friktion, och konsekvenserna av vägmiljöns utformning för de oskyddade trafikanterna.</p> <p>Regeringen har under det senaste året uttryckt att inom Nystart Nollvisionen ska fokus ligga på de oskyddade trafikanterna eftersom de satsningar som gjorts sedan riksdagsbeslutet fattades 1997 främst avsett dem som färdas i personbil.</p> <p>SMC föreslår därför att: Transportstyrelsen behåller en avgift och</p>	
--	--	--

	<p>använder dessa medel för en särskild tillsynsatsning på TENT-vägarna utifrån de oskyddade trafikanterna.</p> <p>Körkort</p> <p>SMC är självklart positiv till att en mängd avgifter i samband med körkortstagning slopas och ersätts med en enda avgift, 250 kronor. Detta är ett lysande förslag från Transportstyrelsen. SMC förutsätter att den körkortstagarna inte måste ange samtliga handledare vid ett första ansökningstillfälle. Många som tar MC-körkort har flera handledare, några är med från starten medan andra tillkommer i ett senare skede.</p>	
Skolverket	<p>Skolverket tillstyrker Transportstyrelsens förslag i sin helhet förutom på en punkt, gällande avsnittet 7.2.1 Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om avgifter inom vägtrafikområdet. Yttrandet gäller punkten grundavgifter för förarprovning och yrkesförarkompetens inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning.</p> <p>Skolverket bedömer att det inte framgår med tydlighet om skolor som inte har en egen förarprovare inkluderas i den förändrade grundavgiften i transportstyrelsens förslag. Skolverket ser att det är av största vikt att även dessa skolor har samma grundavgifter som skolor som har egen förarprovare utifrån en nationell likvärdighet.</p>	<p>Enbart förändringar på remiss</p> <p>Ändringsföreskriften som skickades ut på remiss innehåller enbart förslag på förändringar. Övriga avgifter är oförändrade. Det innebär att lydelsen i nya föreskriften kommer att vara oförändrad och är helt i enlighet med era synpunkter.</p>

<p>Svensk kollektivtrafik service</p>	<p>Det är positivt att Transportstyrelsen för 2018 föreslår sänkta avgifter på några områden då andra myndigheters avgifter på transporter har höjts under de senaste åren liksom Transportstyrelsens egna avgifter för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Däremot är det inte positivt med den ryckighet som Transportstyrelsen styr avgifterna med. Även om avgifterna inte är transportorganisationernas största utgiftspost är det en kostnad som påverkar resultatet. I och med att avgifterna fastställs och kommuniceras under halvåret innan verksamhetsåret finns det ingen möjlighet att ta höjd för avgifternas faktiska nivå i verksamheternas budget.</p> <p>Svensk Kollektivtrafik saknar även en samlad konsekvensanalys vad avgiftsförändringarna blir som helhet för respektive verksamhetsområde både utifrån myndighets- och användarperspektiv. Dessutom saknar vi en redovisning av avgifternas koppling till Transportstyrelsens verksamhetsplan och en beskrivning över vilken ambitionsnivå verket har inom olika verksamheter.</p> <p>Vi föreslår dessutom att Transportstyrelsens redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar.</p>	<p>Att anpassa föreskriftsprocessen till företagens budgetprocess</p> <p>När vi beräknar avgifterna (2018) utgår vi från utfall från föregående år (2016) och fastställd budget för innevarande år (2017). Det innebär att det inte finns någon möjlighet att kommunicera våra förslag på nya avgifter tidigare än ett halvår innan. Vi har ingen möjlighet att anpassa vår föreskriftsprocess till företagens budgetprocess.</p> <p>En analys av eventuella höjningar</p> <p>För att få en bättre bild av konsekvenser för våra avgiftsbetalare har vi analyserat om flera avgiftsförändringar systematiskt slår mot en och samma grupp. I de flesta fall har det dock visat sig att en och samma grupp av avgiftsbetalare inte drabbas av flera höjningar. Dock kan det finnas enskilda företag som innehar flera typer av tillstånd och bedriver olika typer av verksamhet och som därmed träffas av flera avgiftsförändringar.</p> <p>Koppling till vår verksamhetsplan</p> <p>Avgifterna är indirekt kopplade till Transportstyrelsens verksamhetsplan i den mening att en ambitionshöjning inom något område leder till högre kostnader som i sin tur finansieras av avgifter, på samma sätt som en effektivisering eller ambitionsminskning inom ett område leder till minskade kostnader och i förlängningen sänkta avgifter. Vår ambition har varit att beskriva varför vi gör avgiftsförändringar, exempelvis för att vi inför ett helt nytt regelverk inom ett område. I ett sådant fall speglar</p>
---------------------------------------	--	--

	<p>Myndigheten bör bygga in incitament i avgiftssystemet, dels för att Transportstyrelsen ska öka effektiviteten i sitt eget arbete för att hålla nere kostnaderna och dels för att de som berörs av avgifterna i högre grad ska göra rätt och därmed minska behovet av tillsyn. Vi anser därför att avgifterna generellt är för höga. Ett tydligt stöd för detta finns i år att Transportstyrelsen tidigare tagit ut högre timtaxor än kvalificerade konsulter och jurister i branschen gör per timmas arbete. Vi ser självfallet lovvärt på den föreslagna sänkningen av timtaxan från 1600 kr till 1400 kr per timme men anser ännu detta ligga i överkant för rimlig debitering.</p> <p>Svensk Kollektivtrafik ifrågasätter Transportstyrelsens finansieringsmodell. Det är inte branschen som önskat alla de regler och förordningar som finns inom transportområdet. Inom exempelvis järnvägssektorn bygger regelverket till stor del på EU-förordningar. Den största delen av Transportstyrelsens verksamhet bör alltså ses som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad, även när det gäller tillsyn, tillstånd och registerhållning. Översätter man Transportstyrelsens tolkning av att debitera för tillsyn till polisens verksamhet så skulle man varje gång man hamnar i en nykterhetskontroll få betala en avgift eller när man passerar förbi en fartkamera. Se inte detta som ett tips för nya intäkter för Polisen utan mer som ett exempel på det orimliga i att er tillsynsverksamhet är avgiftsfinansierad.</p>	<p>det också aktiviteter i vår verksamhetsplanering inom området.</p> <p>Finansieringsmodellen</p> <p>Det finns olika sätt att finansiera tillståndsprövning, registerhållning 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. Man har också bestämt att vissa delar i vår verksamhet inte ska finansieras av avgifter – exempelvis vårt arbete med att återkalla körkort.</p> <p>Avgifter är för höga</p> <p>Vi har krav på full kostnadstäckning vilket innebär att de avgifter vi tar ut ska täcka de kostnader vi har för den verksamheten. Eftersom höjda avgifter inte innebär att vi får mer pengar till verksamheten, finns det inget sådant bakomliggande motiv till eventuella avgiftshöjningar. Vi arbetar mycket med uppföljning av våra</p>
--	---	---

		<p>kostnader och vår tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna hamnar inom rätt område och hos rätt avgiftsbetalare i slutändan.</p>
<p>Föreningen Sveriges trafikövningsplatser och Sveriges skid- Carbanors Riksorganisation</p>	<p>En sammanfattning av synpunkterna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi ser positivt på den översyn och effektivisering myndigheten har gjort vilket renderar i generellt sett sänkta avgifter. • Våra medlemsföretag upplever trots detta att avgiftsnivån generellt sett är för hög • Vi vill från branschens sida fortsätta att vara en aktivt medskapande part för att tillsammans med TS bidra till en ytterligare förbättrad och effektiviserad verksamhet när det gäller myndighetens tillsynsarbete <p>En reviderad modell för debitering av tilläggsavgiften, baserad på antalet till TS inrapporterade elever efter genomförd riskutbildning, arbetas fram i samverkan mellan branschorganisationerna och myndigheten.</p>	<p>Näringslivsträffar Transportstyrelsen är positiva till samverkan med alla branschorganisationer. Vi har årligen näringslivsträffar inom ramen för positiv näringslivsutveckling.</p> <p>Förslag på reviderad modell för tilläggsavgiften Vi strävar efter att förenkla administrationen och kommer att utvärdera den alternativa beräkningsmetoden av tilläggsavgiften.</p>
<p>Sveriges Trafikskolors riksförbund</p>	<p>Sammanfattning STR koncentrerar sig i detta remissvar på de förslag till avgiftsförändringar som berör förarutbildning. STR hänvisar till tidigare framförda synpunkter kring avgifter rent principiellt och att det inre är rimligt i de fall där tillsynsavgifter uppgår till 3-4% av årsomsättningen för en trafikskola, vilket förekommer.</p> <p>Angående de föreslagna avgiftsförändringarna vill STR peka på risken att kraftiga höjningar av de initiala avgifterna för att starta trafikskola kan fungera som etableringshinder. Dessutom vill STR i sammanhanget peka på vikten av att trafikskolor i framtiden ska</p>	<p>Avgifter för tillsyn och tillstånd - trafikskolor Vi sänker avgiften för tillsyn eftersom vi tar för mycket betalt i förhållande till våra kostnader. Vi höjer avgiften för tillstånd eftersom den verksamheten går med underskott. Alla avgiftsområden inom Transportstyrelsen ska stå för sina egna kostnader, vilket innebär att vi inte kan flytta pengar mellan tillstånds- och tillsynsverksamheten. Avgifterna för tillsyn sänks mer i kronor räknat än vad vi höjer avgifterna för tillstånd. Totalt sett blir kostnader för branschen alltså lägre.</p>

<p>kunna påverka tillsynsavgifterna, t.ex. genom egenkontrollsystem.</p> <p>Bakgrund</p> <p>STR har tidigare framfört kritik mot debiteringssystemet och de avgifter som myndigheten tar ut. Rent principiellt vidhåller STR sin tidigare framförda kritik av den avgiftsbelagda tillsynen, vilken framförts i ett flertal remissvar sedan 2011.</p> <p>STR noterar att förslaget denna gång är att höjningar av tillstånd uppgår till mellan 70-80%, samtidigt som sänkningar av avgifter uppgår till ca 4-5%.</p> <p>De kraftiga höjningarna av tillståndsavgifterna kan uppfattas, och fungera, som etableringshinder. Det är viktigt att denna kraftiga avgiftshöjning inte åtföljs av andra kraftiga höjningar framgent. Trafikskolbranschen står bl.a. inför relativt stora pensionsavgångar bland ägare under de kommande åren och det är viktigt att etableringskostnaderna inte avskräcker nyetableringar i branschen.</p> <p>Transportstyrelsen resonerar att ”...samtliga företag inom förarutbildningen totalt sett får en sänkning av avgifterna fördelat över tid.” STR anser att det är positivt att notera att vissa avgifter sänks, om än marginellt: grundavgiften för att bedriva trafikskola sänks med 100 kr och tilläggsavgiften per lärare sänks med 300 kr. Det senare är en viktig fortsatt förändring av avgiftssystemets struktur då branschen tidigare upplevde att nyrekryteringar ”straffades” med orimligt höga avgifter per nyanställda lärare</p>	<p>Vi är medvetna om att en höjning kan vara ett etableringshinder, men bedömer att nyetablerade trafikskolor kan bära kostnadsökningen när de ansöker om tillstånd.</p>
---	--

	<p>(framförallt då systemet var indelat i klasser om fem lärare).</p> <p>Vidare, i sammanhanget vill STR nämna att förbundet ser positivt på det pågående Projekt Egenkontroll vilket ca 80 utbildare ingår i sedan ca ett år. Projektet ska vara klart år 2018. STR hoppas och önskar att beslut tas att det permanentas. STR förutsätter vidare att deltagare i Egen kontroll-systemet i så fall får en substantiell reduktion av tillsynsavgiften som ett incitament.</p> <p>STR förutsätter även att mer tillsynsresurser läggs på att beivra illegal övningskörning, eller falsk trafikskolverksamhet, vilken idag är mycket omfattande och har en påtagligt negativ inverkan på såväl förarutbildningen som trafiksäkerheten.</p>	
<p>Motorbranschens Riksförbund (MRF)</p>	<p>MRF har i huvudsak inget att invända emot vad avser de avgiftsförändringar som föreslås vad avser vårt intresseområde, dvs vägtrafik.</p> <p>Däremot ifrågasätter vi en sammanslagen körkortsavgift. Det kan visserligen möjligen ses som positivt ur ett regelförenklingsperspektiv, men vi anser att vissa tjänster och orsaken till uppkomsten till kostanden är så pass vitt skilda, att det inte kan ses som försvarbart att inkludera kostnader i samband med undantag och körkortstillstånd efter återkallelse i en sammanslagen avgift om 250 kr.</p>	<p>Körkort</p> <p>Det faktum att alla, som i och med den föreslagna avgiftsstrukturen, vill få ett körkort/förarbevis utfärdat måste vara med och finansiera en specifik tillståndsprovning kan anses vara kontroversiellt. Kanske främst avseende ärendetypen <i>Körkortstillstånd efter återkallelse</i>. Ärendetypen indikerar att det rör sig om personer som har brutit mot trafikreglerna, fått sitt körkort återkallat och nu måste ansöka om körkortstillstånd för att få tillbaka sitt körkort. Detta är i och för sig korrekt men ger inte hela sanningen. Beroende på orsaken till körkortsåterkallelsen behöver vissa inte ansöka om körkortstillstånd alls för att få tillbaka sitt körkort. Det handlar till exempel om återkallelser på grund av hastighetsöverträdelse, rödljuskörning, upprepade mindre förseelser eller smitning från</p>

		<p>olycksplats. Dessa typer av så kallade återkallelsegrunder utgör ungefär hälften av det totala antalet återkallelser per år. Det enda kravet som ställs för att få tillbaka körkortet i dessa fall är att man medverkar till att tillverka ett nytt körkort, det vill säga skickar in en grundhandling med nytt fotografi, namnteckning och betalar tillverkningsavgiften. För den andra hälften ställs kravet på en ansökan om körkortstillstånd efter att körkortet har återkallats. Dessa har fått körkortsåterkallelser på andra grunder, till exempel rattfylleri, opålitlighet i nykterhetskänslighet eller medicinska skäl, varav återkallelse av medicinska skäl utgör mer än hälften av dessa.</p> <p>Dagens avgiftskonstruktion och prissättning (2017) brister i logik och ger inte en rättvisande bild av vilka medborgare som avgiften riktar sig till och den reella arbetsinsats som krävs av Transportstyrelsen. Uppdelningen av ansökan om körkortstillstånd i två olika typer, Körkortstillstånd efter återkallelse och Körkortstillstånd i annat fall, har historiskt sett varit mer renodlade. I takt med att regelverken på körkortsområdet har förändrats har innebörden och skillnaden mellan de båda blivit otydligare. Till exempel ser motprestationen hos den grupp som betalar avgiften Körkortstillstånd i annat fall olika ut. Beroende på exempelvis hur lång tid som har förflutit från återkallelsen kan samma typ av tidskrävande och omfattande prövning som görs vid Körkortstillstånd efter återkallelse också ske vid prövningen av Körkortstillstånd i annat fall. Omvänt kan den prövning som görs vid Körkortstillstånd efter återkallelse i vissa fall vara mindre</p>
--	--	---

		omfattande och tidskrävande än den som sker vid Körkortstillstånd i annat fall.
Sven-Inge Sandberg Advokatbyrå	<p>Historia och bakgrund</p> <p>Genom Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985, senast ändrad genom Kommissionens förordning (EU) nr 1161/2014 av den 30 oktober 2014, infördes bestämmelser om digitala färdskrivare som ersätter analoga färdskrivare.</p> <p>EU-förordningen har implementerats i Sverige från ca år 2000 till 2005. Ett fåtal aktörer i ett fåtal länder är tillverkare av färdskrivarutrustning. Idag finns det primärt aktörer som producerar färdskrivare i två länder, Tyskland och Sverige. Det finns också en aktör i Frankrike, med en liten marknadsandel. Det finns enbart en leverantör av rörelsegivare, en tysk aktör. Det finns följaktligen, utöver Transportstyrelsen, endast två länder med myndigheter som gör motsvarande det som Transportstyrelsen, gör dvs. som typgodkänner färdskrivare och rörelsegivare samt utfärdar nycklar och certifikat för tillverkning. Det förelåg ett behov i Sverige bygga upp möjligheten att producera nycklar och certifikat för färdskrivare då företaget Stoneridge ansökte härom hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsen byggde upp en helt ny anläggning i samma utrymme som produktion av körkort, för produktion av nycklar och certifikat för färdskrivarutrustning, färdskriv ar kort. Stoneridge blev godkänt och började fa sina nycklar och certifikat våren 2005. Osäkerhet förelåg om hur</p>	<p>Separat avgift för rörelsegivare</p> <p>Grunden för avgiften är Transportstyrelsens arbetsinsats, dvs. hur mycket tid och resurser vi lägger ner för respektive verksamhet. Vi anser att kundens ekonomiska bärkraft, volym eller omsättning inte är en rättvisande fördelningsgrund för avgiften. Mot bakgrund av detta resonemang kvarstår årsavgiften på 650 000 kronor.</p> <p>Alla årsavgifter ska betalas i förskott för varje kalenderår, att dela upp betalningen i fler perioder medför ökad administrativ börda och högre kostnader för Transportstyrelsen.</p>

	<p>Transportstyrelsen skulle ta betalt för sina tjänster. Stoneridge och Transportstyrelsen hade därför en dialog kring hur tjänsterna skulle utformas (till exempel leveranser i batch) och pris.</p> <p>Gällande regelverk för utfärdande av nycklar och certifikat</p> <p>Tillverkaren: För att en tillverkare ska kunna motta nycklar och certifikat för tillverkning behöver de följa föreskrift TSFS 2013:1. Godkännande och övervakningen av att tillverkaren följer det gällande regelverket görs av Transportstyrelsen i Borlänge i sin roll som Member State Authority (MSA) genom kontroller varje eller vart annat år.</p> <p>Transportstyrelsen: Det finns ett regelverk, Riktlinjer för informationssäkerhet (2004-10-27) som Transportstyrelsens produktionsenhet i Örebro behöver följa för att utförda nycklar och certifikat. Godkännande och övervakningen av att produktionsenheten i Örebro följer det gällande regelverket görs av Transportstyrelsen i Borlänge i sin roll som Member State Authority (MSA) genom kontroller varje eller vart annat år.</p> <p>Typgodkännande: För att Lesikar a.s. ska kunna tillverka rörelsegivare krävs också att rörelsegivaren är typgodkänd. Typgodkännande är en i EU förordningen definierad process. Det finns inga ytterligare regelverk härför. Typgodkännande meddelas av Transportstyrelsen, numera av en typgodkännande enhet i Borlänge. Typgodkännande görs till ett fast pris och är en tydligt definierad och relativt enkel process.</p>	
--	--	--

	<p>Typgodkännande: För att Lesikar a.s. ska kunna tillverka rörelsegivare krävs också att rörelsegivaren är typgodkänd. Typgodkännande är en i EU förordningen definierad process. Det finns inga ytterligare regelverk härför. Typgodkännande meddelas av Transportstyrelsen, numera av en typgodkännande enhet i Borlänge. Typgodkännande görs till ett fast pris och är en tydligt definierad och relativt enkel process.</p> <p>Lesikar a.s.</p> <p>Lesikar a.s. har upfunnit en ny rörelsegivare. Rörelsegivaren av varit ett svagt led i färdskrivarsystemet då det hittills endast funnits en aktör för hela systemet med åtföljande sårbarhet. Det förhållandet att en ny aktör önskar komma in på marknaden är önskvärt i hela Europa och minskar sårbarheten i systemet. Lesikar a.s. hade valmöjligheten att välja vilket EU-land som helst att gå till för att få sin rörelsegivare typgodkänd och få utfärdat nycklar och certifikat. Lesikar a.s. ansåg att det var lämpligast/enklarest att vända sig till ett EU-land som redan hade byggt upp en organisation för ändamålet. Tre länder var aktuella.</p> <p>Frankrike valdes bort då den franska tillverkaren är den minsta och inte full framtidsstro. Tyskland önskade Lesikar a.s. inte vända sig till då den enda verkamma aktören på marknaden är ett tyskt företag. För Lesikar a.s. återstod härvid att vända sig till Transportstyrelsen i Sverige vilket ägde rum i februari 2012. Lesikar a.s. blev väl mottagna av Transportstyrelsen i Borlänge som</p>	
--	--	--

	<p>"lovade" att vara behjälpliga och att Lesikar a.s. var "efterlängtade".</p> <p>Status rörelsegivare ·EU Det finns idag enbart en aktör i hela EU som producerar rörelsegivare. Det finns ca 6 miljoner lastbilar i EU. Detta innebär en stor risk och ett sårbart system. Det finns olika incidenter av manipulation av den befintliga rörelsegivaren på marknaden. Behov föreligger av en rörelsegivare som ger ett bättre skydd, något Lesikar a.s. kan erbjuda.</p> <p>Avgiftsnivå i föreskrift Transportstyrelsen debiterar för närvarande en årlig avgift om 650 000 kr för utfärdande av certifikat för tillverkning av färdskrivare och färdskrivarkort. Nuvarande avgiftsnivå är inte anpassad för rörelsegivare (MS) utan baserat på tidigare utfärdande till färdskrivare (VU). Såvitt jag förstått avser Transportstyrelsen att oförändrad avgift ska utgå för 2018. Transportstyrelsens årsavgift 650 000 kr är anpassat till färdskrivare. Priset för en rörelsegivare är ca 1/10 del av priset för en färdskrivare. Den avgift som Transportstyrelsen tar ut för rörelsegivare är således oproportionerligt stor i förhållande till de kostnader som varje såld rörelsegivare kan bära. Första året planerar Lesikar a.s. att producera 3.000 st rörelsegivare i ett första steg och estimerat på ca. 6.000 st till. Vid en produktion om 3.000 st rörelsegivare så blir den avgift som Transportstyrelsen tar ut 200 kronor per rörelsegivare att jämföra med marknadspriset per rörelsegivare som kommer att vara 200-300 kronor. Detta är av förklarliga skäl helt ohållbart. För det</p>	
--	---	--

fall inte Transportstyrelsen ändrar sin prissättning omöjliggörs det för Lesikar a.s. att etablera sig på marknaden. Transportstyrelsens nuvarande och tänkta prissättning riskerar färdskrivarsystemet inom EU då prissättningen är direkt konkurrensbegränsande och omöjliggör för Lesikar a.s. att etablera sig på marknaden. Transportstyrelsens prissättning står följaktligen i direkt strid med EU-rätten.

Marknaden för färdskrivare och rörelsegivare ser också olika ut så för de två aktörerna Stoneridge och Lesikar a.s. Stoneridge är etablerat på marknaden sedan många år och är en av primärt två leverantörer. De två etablerade leverantörerna delar följaktligen på en marknad om 6 000 000 lastbilar. De har en hög produktion och det pris Transportstyrelsen tar ut är för dem är ett relativt lågt pris.

Hemställan

Mot angiven bakgrund hemställer Lesikar a.s. om att det införs en avgift för utfärdande av certifikat för tillverkning av färdskrivare och en avgift för utfärdande av certifikat för tillverkning av rörelsegivare. Mot bakgrund av att priset för en rörelsegivare är ca 1/10 del av priset för en färdskrivare bör avgiften för utfärdande av certifikat för tillverkning av rörelsegivare vara 1/10 av 650 000 kr eller 65 000 kr. Vidare hemställer Lesikar a.s. om att avgiften ska debiteras med 1/12 per månad och inte årsvis.