

## Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

### Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer

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

#### Finansiering av Transportstyrelsens verksamhet

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

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

#### Koordinerad avgiftsstrategi med andra myndigheter

Som vi tidigare svarat förstår vi önskemålet att Transportstyrelsen ska ha en avgiftsstrategi och framtida avgiftssättning som är koordinerad med övriga myndigheter inom transportområdet. Vi är dock begränsade av de regler som gäller för krav på motprestation och full kostnadstäckning. Det innebär att vi inte kan anpassa våra avgifter till följd av avgifter inom andra transportmyndigheter. Våra avgifter ska motsvara de kostnader som vi har för den aktuella verksamheten.

#### Avgiftsförändringar, effektiviseringar och digitalisering

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att effektivisera verksamheten. Det krävs också för att inrymma både befintlig och ny verksamhet, då våra anslag inte räknas upp i samma takt som prisomräkningar, eller när vi tillförs nya uppgifter. Digitalisering och automatisering är områden som vi arbetar med för att effektivisera verksamheten. Inom exempelvis körkortsområdet har vi en hög andel av autohandlagda ärenden och jobbar med att öka automatiseringsgraden ytterligare varje år. Ett annat exempel på hög automatiseringsgrad är handläggning av ägarbyte för fordon på väg. Cirka 70 procent av ägarbytena sker via digital tjänst.

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

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

Vi tar till oss önskemålet om att vi på ett tydligare sätt kan beskriva hur vi arbetar med effektiviseringar för att hålla nere avgiftsnivåerna.

#### Antalet avgifter

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

**Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer****Konsekvensanalys i samband med avgiftsförändringar**

De föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensutredningar som andra föreskrifter. När det gäller avgifter har vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag. Vi beskriver dock (på ett övergripande sätt) vilka förändringar som vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs.

**Detaljerad beskrivning av avgifter och kostnadsfördelning**

I beskrivningen av avgiftsförändringar redogör vi inledningsvis för de totala avgiftsförändringarna som föreslås inom respektive trafikslag. Vi beskriver (på ett övergripande sätt) vilka förändringar som vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs. Vi har även utvecklat våra beskrivningar av gemensamma principer för avgiftsuttaget och kostnader. Eftersom vår verksamhet sträcker sig över ett så brett område har vi gjort avgränsningar i de ekonomiska tabellerna – vi presenterar endast det totala avgiftsuttaget per trafikslag.

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

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

- Personalkostnader i form av lön, sociala avgifter, resor etc. som är knutet till ärendet.
- It-kostnader – vår verksamhet kräver avancerade it-system och för många av våra verksamheter sker en stor del av ärendehandläggningen direkt i it-systemet.
- Övriga kostnader – kostnader för sådant vi köper in från våra leverantörer (materialkostnader, portokostnader etc.).
- Gemensamma kostnader – kostnader som inte är kopplade direkt till ett ärende eller en verksamhet, men som fördelas ut genom tidskrivningen. Exempelvis ekonomi- juridik och personalfunktioner samt diarie- och arkivhantering.

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

**Internationell jämförelse**

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

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

**Långsiktighet i avgiftssättning**

Vi strävar efter långsiktigt stabila avgifter och att vart tredje år göra en större översyn. Ett viktigt skäl till det är att vi har uppfattat att branschen efterfrågar stabila avgifter.

**Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer**

Mellanliggande år ska vi enbart göra justeringar i särskilda fall. Det gör att förändringarna kan upplevas som stora då det i många fall går flera år mellan avgiftsjusteringarna.

När vi beräknar avgifterna bedömer vi såväl framtida kostnader som volym. Ibland förändras förutsättningarna, exempelvis kan kollektivets storlek förändras genom att tillståndshavare tillkommer eller försvinner, regelverk förändras eller att förutsättningarna för avgiftsuttaget förändras på annat sätt, vilket gör att avgifter behöver justeras.

**Timtaxa**

I den löpande timtaxan som Transportstyrelsen debiterar ingår det förutom lönekostnader (som kan knytas till det direkta ärendet) även en del av våra gemensamma kostnader. Det kan till exempel röra sig om it-stöd eller ekonomi- juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende, men som i vissa fall är krav vi har som statlig myndighet och i andra fall krävs för att vår verksamhet ska fungera. Exempelvis har vi som statlig myndighet krav på en omfattande diarie- och arkivhantering för att säkerställa att våra handlingar hanteras på rätt sätt. Något motsvarande krav finns inte för privata aktörer. I avgiften ingår också kostnader för restid och resekostnader inom Sverige. Många ärenden kräver att vi besöker en plats för att genomföra kontrollen. Vi tar då inte ut någon extra avgift, utan den kostnaden slås ut på alla avgiftsbetalare inom området.

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

När vi gör vår årliga genomgång av avgifterna tittar vi alltid också på nivån på den löpande timtaxan. Transportstyrelsen tillämpar sedan några år tillbaka inte en enhetlig timtaxa, utan den beräknas för respektive produkt. Dock är den vanligaste timtaxan 1 400 kronor per timme, men för vissa områden har vi en lägre timtaxa.

Vi tar med oss synpunkten om att på ett mer utförligt sätt förklara den timtaxa vi föreslår för respektive verksamhet.

**Fast avgift eller avgift vid utfört arbete**

Vi menar att nyttan av exempelvis den tillsyn vi utför tillfaller hela kollektivet, vilket gör att vi i många fall har en fast årsavgift för tillsyn. Det innebär också att avgifterna blir förutsägbara för den som ska betala, något som branschen har lyft som positivt. I annat fall skulle avgifterna bli väldigt mycket högre för de aktörer där vi utför tillsyn ett aktuellt år. När vi beräknar våra avgifter gör vi en bedömning av tidsåtgång och har i många fall olika avgiftsnivåer för olika kategorier av brukare som baseras på den tidsåtgång vi beräknar för respektive kategori.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Naturvårdsverket	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Justitieombudsmannen	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
MSB	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Statskontoret	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Swedac	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Sveriges MotorCyklister (SMC)	<p>Det är positivt att grundavgifter för trafikskolor sänks. Idag kostar en körlektion med MC 15-20 kronor per minuten. Det är viktigt att medborgarna har råd att skaffa körkort och att Transportstyrelsen genom tillsyn utreder om kostnadseffektiv och kvalitativ utbildning ges till eleverna.</p> <p>Det är positivt att avgifterna sänks för förarprovare inom t ex Trafikverket. Sverige har Europas högsta provavgift för A1, A2 och A. SMC förutsätter att Transportstyrelsen genom tillsyn undersöker om sänkta avgifter leder till lägre kostnader för medborgarna.</p> <p>Det är däremot anmärkningsvärt att avgiften för ursprungskontroll nästan ska dubblas. I de allra flesta fall torde ursprungskontrollen handla om rutinärenden. Det rör sig om fordon i originalskick som förs in i Sverige. Att jämföra ursprungskontrollen med besiktningsorganens avgifter för registreringsbesiktning och kontrollbesiktning för att rättfärdiga den högre avgiften är inte rätt. Transportstyrelsen har tidigare talat om att sänka avgiften för ursprungskontroll. SMC är därför tveksam till den kraftiga höjningen.</p> <p>SMC är också tveksam till avgiften för undantag från föreskrifter för förarutbildning och förarprovning. För några år sedan slopade Transportstyrelsen avgifter för undantag i fordonsärenden, avgiften var då drygt 2 600 kronor. Undantag skulle kunna begäras av betydligt fler men många låter bli eftersom kostnaden är så höga, både hos Transportstyrelsen och Trafikverket (1 650/2 145 kronor körprov A). Många kontakter SMC som har problem att genomföra körprov av olika skäl. I fordonsärenden är handläggningstiden för dispensärenden cirka två månader vilket är för lång tid. Antalet ärenden kan bero på att det inte är förenat med kostnader att ansöka om dispens i fordonsärenden. SMC föreslår att Transportstyrelsen sänker avgiften för undantag i körkortsärenden, att dispensavgift för fordon återinförs och att avgiften får samma nivå, 500 kronor.</p>	<p><b>Antalet avgifter</b> Transportstyrelsen strävar efter att hålla nere antalet avgifter där vi ser att det är möjligt. Avgiften för dispens i fordonsärenden är ett exempel på när vi har kunnat ta bort särskilda avgifter och finansiera dessa genom en annan avgift som betalas av samma kollektiv. Vi har krav på full kostnadstäckning inom varje område och får inte ta in avgifter inom område för att subventionera ett annat. Vi kan därför inte ta in en avgift för fordonsärenden för att subventionera dispenser i körkortsärenden.</p> <p><b>Avgift för ursprungskontroll</b> Transportstyrelsen strävar efter att den avgift som ska tas ut ska täcka de kostnader som vi har för verksamheten och att vi eftersträvar balans på 3-5 års sikt. Vi har under de senaste åren haft en större kostnadsökning till följd av bland annat ökade krav på it- och informations säkerhet. 2014 var inte dessa kostnadsökningar kända. De ökade kostnaderna har inneburit att vi nu har ett ackumulerat underskott. Med förslagen avgiftsökning beräknar vi att avgiften är i balans inom 3-5 år.</p> <p>Skrivningen om andra avgifter för fordonsägare är inte kopplad till Transportstyrelsens kostnader utan beskriver hur brukarkollektivet påverkas av avgiftsförändringen. De övriga kostnader som belastar fordonsägaren ligger inte till grund för Transportstyrelsens avgiftsberäkning.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	SMC har inget att invända mot en höjd skyltavgift. SMC har inte heller något emot en höjning med 30 kronor för körkortstillverkning.	<b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.
Infrastruktur i Umeå AB	<p><b>1.3 Avgifter ska vara i balans på sikt.</b> Vi anser att det är bra att avgiftsmodellen eftersträvas vara i balans på 3-5 års sikt vilket medför att framtida avgiftsuttag är förutsägbara.</p> <p><b>5.1 Järnväg</b> Generellt anser vi det vara positivt med markant minskat avgiftsuttag vilket i sig bidrar till att öka konkurrenskraft för våra järnvägsanläggningar.</p> <p><b>6.1.1 Säkerhetstillsyn, tillsyn av transporter av farligt gods, tillsyn av licens samt prövning av säkerhetsintyg</b> Vi anser att det är bra att avgiftsmodellen för säkerhetstillsyn mm. förändras så att den bättre speglar de faktiska kostnaderna och ger en mer rättvis fördelning av avgifterna. Företag med mindre och okomplicerade spåranläggningar får därmed en mer rimlig avgiftsmodell för tillsynsavgifter.</p> <p><b>6.1.3 Marknadstillsyn - Infrastrukturförvaltare</b> Vi anser att det är bra att avgiftsgrupper reduceras samt att större vikt läggs vid funktion och komplexitet av tillsynsobjekten. Företag med mindre och okomplicerade anläggningar får därmed mer rimlig avgiftsmodell för marknadstillsyn.</p>	Inget att kommentera.
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Sjöfartsverket	<p><b>Yttrande:</b> Sjöfartsverket yttrar sig endast kring den del som utgör avgifter på sjöfartsområdet för vilka Sjöfartsverket i sak inte har något att erinra kring Transportstyrelsens förslag.</p> <p><b>Övriga synpunkter:</b> Sjöfartsverket noterar att den distansbaserade avgiften för utfärdande av lotsdispens enligt förslaget höjs med ca 11%. Då lotsdispenser för sträckor överstigande 10 nautiska mil allt som oftast är aktuella på våra inre vattenvägar med mindre lastfartyg ser vi att nu presenterad konsekvensbeskrivning i denna del behöver utvecklas/kompletteras alternativt bör Transportstyrelsen se över hur dessa lotsdispenser kan hanteras framgent.</p>	<p>Lotsdispensen är en möjlighet att få sänkta kostnader i jämförelse med att anlita Sjöfartsverket. Hur stort incitamentet är varierar naturligtvis beroende på förutsättningarna. Den distansbaserade avgiften består även av fasta delar och berörs sålunda även av ökade fasta kostnader.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen påpekar mycket riktigt att dessa dispenser skall ses som en möjlighet men verkligheten är att incitamentet för att nyttja möjligheten idag är starkt begränsad på längre sträckor för mindre fartyg där kostnader för lotsdispenser utgör en större procentuell andel.</p> <p>Transportstyrelsen menar samtidigt att ökade fasta kostnader samt IT-utveckling ligger tillgrund för kostnadsökningar vilket principiellt inte bör belasta distansbaserade avgifter.</p>	
Föreningen Svensk Sjöfart (FSS)	<p>Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. De justeringar som Transportstyrelsen (TS) föreslår i år, omfattar "<i>Hamnanläggningar och hamnar</i>", "<i>Fartyg</i>" och "<i>Personliga tillstånd</i>". FSS lämnar synpunkter på de två sistnämnda områdena.</p> <p><b>Fartyg och Tillsyn av fartyg:</b> Manuell registrering av fartygsuppgifter berör nationell sjöfart. FSS noterar en sänkning av avgifterna, vilket är positivt.</p> <p><b>Avgifter avseende försäkringscertifikat för fartyg:</b> Vad gäller "<i>Avgifter avseende försäkringscertifikat för fartyg</i>" noterar vi också här förslaget på en prisreduktion. Det är glädjande att se att effektiviseringsarbetet inom TS ger konkreta resultat. Detta är en typ av årlig avgift som andra flaggstater har en helt annan prisnivå på. Prisreduktionen som nu föreslås skickar en mycket viktig och positiv signal till de rederier som överväger att flagga svenskt.</p> <p><b>Registerhållning av fartyg:</b> TS föreslår en generell avgiftshöjning på 10 procent vad gäller "<i>Registerhållning av fartyg</i>". Som framgår av underlaget, skall denna höjning ses i perspektivet att inga prisjusteringar gjorts sedan 2016. FSS tycker därför att höjningen i sig är rimlig och delar därvidlag TS uppfattning att höjningen är marginell. Dock, att avgifterna överhuvudtaget finns i Sverige men kanske inte hos "konkurrerande flaggstater" är de facto en parameter för rederier som överväger att flagga svenskt.</p> <p>FSS har precis som "alla andra" under årens lopp informerats om kommande eller just uppstartade IT-projekt hos statliga myndigheter som skall uppnå olika resultat. Inte sällan, helt eller delvis, rinner projekten ut i sanden långt ifrån att uppnå initialt uppmålad slutresultat. FSS informerades i våras om det IT-projekt TS <u>genomfört</u> för att öka effektiviteten vad gäller hanteringen av <i>personliga tillstånd</i>. Att nu läsa i</p>	<p><b>Information på fakturor</b> Vi tar med oss synpunkten att våra fakturor bör göras tydligare.</p> <p><b>Dialoger</b> Vi är glada att de möten med branschen kring våra avgifter som vi anordnar varje år är till nytta för Svensk Sjöfart.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>förslaget att detta arbete resulterar i konkret prisreduktion är mycket glädjande och något som andra myndigheter borde lära av.</p> <p>Däremot motsätter sig FSS förslaget på höjningar för avgifter kring <i>lotsdispenser</i>. Både FSS och våra medlemmar har flera gånger tidigare, och vi tar tillfället i akt också här, framfört hur effektivt och bra TSs arbete fungerar kring lotsdispenser. Därmed finns en, enligt FSS uppfattning, övergripande utmaning kring lotsningsverksamheten som måste hanteras gemensamt. Det berör eller omfattar inte TS överhuvudtaget, men från näringsens perspektiv och parallellt med denna remiss, hanterar FSS remissen från Sjöfartsverket där både farleds- och lotsavgifterna också i år föreslås höjas. FSS uppskattar att både TSs och Sjöfartsverkets olika projekt, där FSS medverkar och försöker bidra konstruktivt, för att effektivisera lotstjänsten. Men hittills ser vi de facto inget annat än avgiftshöjningar.</p> <p>Likt förra året, har FSSs medlemmar framfört en önskan om en ökad förståelse för vad de "fasta avgifterna" består av för komponenter. Det kan t.ex. stå på en faktura att den avser "periodisk tillsyn...". Det finns alltså en önskan om att det mer precist anges på fakturor vad som avses.</p> <p>Avslutningsvis, vill vi framföra en uppskattning till de avgiftsmöten som TS arrangerar tidigt på våren och som föregår denna remiss.</p>	
Trafikanalys	<p>Trafikanalys anser att Transportstyrelsens gemensamma principer för sin kostnadsfördelning och avgiftssättning är rimliga.</p> <p>I fjolårets remissvar konstaterade vi att Transportstyrelsen har en generell timkostnad som gäller alla verksamheter inom myndigheten. Vi noterade också att den låg högt jämfört med andra myndigheter och framhöll att det inte är självklart att samma timtaxa bör tillämpas inom alla verksamheter. Vi ser nu att det inte gjorts någon förändring i de delarna.</p> <p>Trafikanalys lämnar i övrigt inga synpunkter på Transportstyrelsens förslag till förändringar för år 2020.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Arbetets museum	<p>Arbetets museum vill poängtera vikten av att värna det rörliga kulturarvet rörligt.</p> <p>Arbetets museum uppskattar genom organisationerna i Transporthistoriskt Nätverk att cirka 200 000 personer är engagerade i det rörliga kulturarvet. Nätverket har under</p>	<p>Transportstyrelsen har i dagsläget möjlighet att sätta lägre avgifter för vissa områden när det gäller kulturhistorisk verksamhet. Vi har till exempel en avgift som inte ger full kostnadstäckning för museijärnvägar</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>flera år arbetat för ett stärkt lagskydd för det rörliga kulturarvet. Ett lagförslag finns för närvarande hos regeringen för beredning.</p> <p>Aktörerna inom det rörliga kulturarvet är till största delen ideellt arbetande och kan inte jämföras med vinstdrivande bolag och behöver därmed undantas från kommersiella avgifter.</p> <p>Arbetslivsmuseerna står för bevarandet av industrisamhällets kulturarv och intresset för detta kulturarv växer. De har med sin förankring i det industriella kulturarvet och sina demokratiska traditioner stor trovärdighet. Arbetslivsmuseerna kommer genom sitt demokratiska arv att vara viktiga aktörer för att visa på hur man skapar ett gott och hållbart samhälle.</p>	<p>och kulturhistoriska fartyg. För övriga områden har vi idag krav på full kostnadstäckning.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Regelrådet	Avstår från att lämna synpunkter	Inget att kommentera.
Sveriges kommuner och landsting	Avstår från att lämna synpunkter	Inget att kommentera.
Skolinspektionen	Avstår från att lämna synpunkter	Inget att kommentera.
Sjöfartshögskolan	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)	<p><b>9.1.1 Förarutbildning och anordnare av kunskapsprov för förarbevis samt förarutbildning och yrkesförarkompetens</b> McRF ser positivt på sänkningen av avgifter och tillstyrker förslaget.</p> <p><b>9.2.1 Fordonsregistrering – höjd avgift för ursprungskontroll</b> McRF ser positivt på att Transportstyrelsens kontroller av så kallade direktimporterade fordon är grundliga och rättssäkra samt att dessa medför att kvaliteten på de fordonen motsvarar den vi från branschen har på de fordon vi ställer på marknaden. Höjningen kan te sig stor rent procentuellt men inte reellt och vi ser positivt på förändringen. McRF tillstyrker därför förslaget.</p> <p><b>9.3.1 Sänkning av skyltavgifter</b> McRF ser positivt på sänkningen av avgifter och tillstyrker förslaget.</p> <p>I övrigt väljer McRF inte att lämna något omdöme eller åsikter.</p>	Inget att kommentera.
SSAB	Svensk råvarubaserad spetsindustri, däribland stålindustrin, är satt under hård press på en global marknad som karaktäriseras av prispress, hård konkurrens och ibland	När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.



Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>skeva konkurrensvillkor. För SSAB är kostnadseffektiv och fungerande infrastruktur och transporter en grundförutsättning för att bedriva verksamhet i Sverige. För SSAB är alla transporter och alla transportslag en vital del av verksamheten, både operationellt, kostnadsmässigt och för att minska påverkan på miljön. I våra anläggningar i Norden hanterar vi ca 500 lastbilar/dag, 300 järnvägsvagnar/dag, 50 containers/dag och 2-3 fartyg/dag. Av dessa skäl är avgiftssystemet av vikt för vår konkurrenskraft.</p> <p><b>1. Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet</b> Vi har tidigare och vid upprepade tillfällen påtalat att hela Transportstyrelsens verksamhet bör vara anslagsfinansierad. All myndighetsutövning, däribland Transportstyrelsens verksamhet, bör rimligtvis vara anslagsfinansierad och inte avgiftsfinansierad. Utifrån effektivitet i myndighetsutövningen borde det vara regeringen som beslutar hur mycket en tillsynsverksamhet ska tillåtas kosta. Med en avgiftsfinansiering är varuägare och andra "kunder" utlämnade till att betala priset oavsett effektivitetsnivå inom myndigheten.</p> <p><b>2. Koordinerad avgiftsstrategi och förutsägbarhet</b> Vi föreslår att Transportstyrelsens redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för näringslivet. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina förändringar av avgifter och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. Transportmyndigheterna koordinerar idag inte sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas beslut om avgifter i sugrör myndighet för myndighet, vilket riskerar att leda till försämrad konkurrenskraft för svensk industri och handel.</p> <p><b>3. Matematik, digitalisering och automation</b> Avgiftsförslaget till 2020 är resultat av en mer genomgripande översyn som Transportstyrelsen gör vart tredje år. De avgiftsförändringar som föreslås finns inom samtliga områden: järnväg, luftfart, sjöfart och vägtrafik. Sammantaget beräknas avgiftsuttaget 2020 öka med cirka fyra (4) procent jämfört med 2019. För 2020 föreslås avgiftsuttaget för järnväg minska framförallt genom tillfälliga avgiftssänkningar under de tre kommande åren. Avgiftsstrukturen för säkerhetstillsyn görs delvis om till följd av fjärde järnvägspaketet och förnyelse och uppdatering av säkerhetsintyg samt tillsyn av licens föreslås brytas ut ur tillsynsavgiften. De nya avgifterna innebär dock ingen reell höjning, eftersom avgiften för säkerhetstillsynen sänks. Totalt beräknas</p>	<p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>avgiftsuttaget för järnväg minska med cirka 27 procent.</p> <p>Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet bland annat att: "Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom t.ex. nya e-tjänster och automatisering". Mot bakgrund av att avgifterna inom järnväg sänks kraftigt och att möjligheterna inom automation och digitalisering rimligen borde leda till ökad kostnadseffektivitet, så ifrågasätter vi den totala höjningen om 4 procent. Transportstyrelsen bör redogöra för hur matematiken hänger ihop, vad de olika procentuella förändringarna innebär i absoluta tal samt hur dessa avgiftsökningar motiveras.</p> <p>Vi föreslår vidare att Transportstyrelsen engagerar sig i de olika initiativ som bl.a. tagits av regeringen för utveckling av svensk kunskapsuppbyggnad och kompetens inom artificiell intelligens (AI) för att ytterligare öka automatiseringsgraden i Transportstyrelsens olika verksamheter. Det handlar både om att automatisera enskilda beslut samt automatisering av svar på återkommande frågor. Rimligtvis borde en ökad automatisk handläggning minska myndighetens kostnads massa.</p> <p>Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "<i>Vi har en stor mängd avgifter.</i>" Vi föreslår att Transportstyrelsen även genomför en översyn av avgiftsfloran. Flera stora banker genomför idag omfattande program för att effektivisera det administrativa arbetet i verksamheten och sänka kostnaderna.</p> <p>Detta är ett tillfälle för Transportstyrelsen att genomföra en jämförande studie i förhållande till arbetet med digitalisering, automatisering, effektivisering av den administrativa verksamheten och kostnadsänkningar i en lämplig svensk storbank eller annan tjänsteproducerande icke-offentlig verksamhet.</p>	
Näringslivets transportråd (NTR)	<p>Näringslivets Transportråd (NTR) har fått förslaget till avgiftsförändringar för 2020 på remiss och anför följande. NTR är en branschorganisation för varuägare tillika transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare. Våra synpunkter lämnas under rubrikerna nedan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet;</li> <li>• Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare;</li> <li>• Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad</li> </ul>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Långsiktighet</b> De avgiftssänkningar som föreslås inom järnvägsområdet beror på de stora ackumulerade överskott som finns inom området. De avgifter vi nu beslutar från 2020 är därför lägre än våra kostnader för att de ackumulerade överskotten ska balanseras. När överskotten är i balans kommer därför avgifterna</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>avgiftsstrategi; • Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter.</p> <p><b>Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet</b> Näringslivets Transportråds principiella ståndpunkt är att hela Transportstyrelsens verksamhet ska anslagsfinansieras, vilket vi framfört i flera tidigare remissvar. Vår uppfattning har i en rad olika sammanhang och under lång tid framförts till företrädare för Transportstyrelsen, företrädare för regeringskansliet och ansvariga politiker. Regering och riksdag har dock valt att avgiftsfinansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning istället för att anslagsfinansiera dessa.</p> <p>Avgiftsförslaget till 2020 är resultat av en mer genomgripande översyn som Transportstyrelsen gör vart tredje år. De avgiftsförändringar som föreslås finns inom samtliga områden: järnväg, luftfart, sjöfart och vägtrafik. Sammantaget beräknas avgiftsuttaget 2020 öka med cirka fyra (4) procent jämfört med 2019. För 2020 föreslås avgiftsuttaget för järnväg minska framförallt genom tillfälliga avgiftssänkningar under de tre kommande åren. Avgiftsstrukturen för säkerhetstillsyn görs delvis om till följd av fjärde järnvägspaketet och förnyelse och uppdatering av säkerhetsintyg samt tillsyn av licens föreslås brytas ut ur tillsynsavgiften. De nya avgifterna innebär dock ingen reell höjning, eftersom avgiften för säkerhetstillsynen sänks. Totalt beräknas avgiftsuttaget för järnväg minska med cirka 27 procent.</p> <p>Inom luftfart föreslås för 2020 en sänkning av olika avgifter, vissa nya avgifter och vissa avgiftshöjningar. För sjöfart föreslås vissa sänkningar och höjningar och totalt beräknas avgiftsuttaget öka med cirka åtta (8) procent jämfört med 2019. Hamnskydd och lotsdispenser finns bland avgifter som ska öka enligt förslaget medan avgifter för bl.a. försäkringscertifikat ska sänkas. För vägtrafik höjs körkortsavgiften för att motverka framtida underskott.</p> <p>Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen gör en samlad redovisning som summerar avgiftsförändringarna för respektive område för att möjliggöra en bättre förståelse av hur de påverkar det totala avgiftsuttaget. Utan en sådan redovisning är det svårt att få ihop hur det samlade avgiftsuttaget 2020 kan öka när avgiftsuttaget för järnväg kraftigt minskar.</p> <p><b>Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare</b></p>	<p>att behöva höjas till en nivå som innebär årlig balans mellan intäkter och kostnader. Här har vi haft en dialog med branschföreträdare som är medvetna om denna strategi.</p> <p><b>Prissättning och kostnadsfördelning</b> Alla våra medarbetare registrerar sin tid och övriga kostnader på den verksamhet som arbetet avser och vi genomför kontinuerligt uppföljning och utbildning av tidskrivning och prissättning.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsen har en god framförhållning och är proaktiv i regelarbetet där kommande förändringar av regelverk i Sverige och av internationell och europeisk regelgivning tidigt kommuniceras med bl.a. branschorganisationer och näringsliv. Det är viktigt att Transportstyrelsen följer utvecklingen av avgiftsuttaget inom områden där myndighetens uppgifter flyttas till internationella eller europeiska motsvarigheter såsom är fallet till följd av fjärde järnvägspaketet som innebär att hanteringen av säkerhetsintyg för järnvägsföretag den 16 juni 2020 delvis flyttas över till Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA.</p> <p>Näringslivets Transportråds medlemsföretag är starkt beroende av att de villkor som man arbetar under är stabila och förutsägbara. Transportstyrelsen skriver i avsnittet 1.3 "Avgifterna ska vara i balans på sikt" att myndigheten vill se: "att de som ska betala avgifter kan förutse vilka kostnader de kommer att få. Det är också ett önskemål som vi ofta får från branschen. Därför eftersträvar vi att våra avgifter ska vara i balans på 3-5 års sikt". Detta är positivt. I linje med det är det också viktigt att tillfälliga avgiftssänkningar, som de som föreslås inom järnvägsområdet, inte efter en tid följs av kraftiga avgiftsökningar utan strävan ska vara just stabila och förutsägbara villkor.</p> <p>Näringslivets Transportråd välkomnar även Transportstyrelsens strävan att för betalare av myndighetens olika avgifter beskriva hur olika kostnader fördelar sig och att myndigheten vill fortsätta utvecklingsarbetet med att tydliggöra vilka kostnadskomponenter verksamheten består av.</p> <p>Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsens medarbetare som debiterar avgiftsbelagd verksamhet utbildas såväl i prissättningen av verksamheternas direkta som indirekta kostnader som i tidsskrivning. Detta i konsekvens med strävan efter att kunna kommunicera en transparent och rimlig prissättning av kostnader samt att ta tillvara alla möjligheter som föreligger till att effektivisera verksamheten.</p> <p><b>Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi</b></p> <p>Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsens redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för näringslivet. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. Transportmyndigheterna koordinerar inte</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet.</p> <p><b>Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter</b> Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom t.ex. nya e-tjänster och automatisering". Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen engagerar sig i de olika initiativ som bl.a. tagits av regeringen för utveckling av svensk kunskapsuppbyggnad och kompetens inom artificiell intelligens (AI) för att ytterligare öka automatiseringsgraden i Transportstyrelsens olika verksamheter. Det handlar både om att automatisera enskilda beslut samt automatisering av svar på återkommande frågor. Rimligtvis borde en ökad automatisk handläggning minska myndighetens kostnadsmassa. Näringslivets Transportråd önskar en redovisning av kostnadsbesparingar som uppstår genom ökad digitalisering och automatisering av Transportstyrelsens verksamhet.</p> <p>Värt att notera är att Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "Vi har en stor mängd avgifter." Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen även genomför en översyn av avgiftsfloran. Flera stora banker genomför idag omfattande program för att effektivisera det administrativa arbetet i verksamheten och sänka kostnaderna. Detta är ett tillfälle för Transportstyrelsen att genomföra en benchmark i förhållande till arbetet med digitalisering, automatisering, effektivisering av den administrativa verksamheten och kostnadssänkningar i en lämplig svensk storbank.</p>	
Göteborgs stad Trafikkontoret	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Justitiekanslern (JK)	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Sveriges skidcar-förening/Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser	<p>Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser och Sveriges Skidcar-förening representerar tillsammans ett femtiotal företag som bedriver den lagstadgade riskutbildningen för körkortsbehörigheterna A och B. Branschorganisationerna har tagit del av Transportstyrelsens förslag till revidering av avgifter (dnr TSF 2019-17).</p> <p>Branschföreningarna har i andra sammanhang anfört synpunkter om hur myndighetens verksamhet finansieras. Vår principiella utgångspunkt är att all myndighetsutövning ska anslagsfinansieras, sålunda även den som Transportstyrelsen bedriver. Medlemsföretagens verksamhet, som ska belasta myndighetens kostnader, bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo, inte minst avseende på bidraget till en ökad trafiksäkerhet i Nollvisionens</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>anda. Dagens skattenivå för företagare utgår dessutom ifrån att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Att ytterligare belasta medlemsföretagen i respektive organisation med olika slags avgifter innebär onödiga kostnader som läggs på små företag. I förlängningen kan det leda till att körkortsutbildningen totalt sett fördyras. Vi konstaterar med beklagan att riksdag och regering har velat annorlunda, varför Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning ska finansieras med avgifter.</p> <p>Vid ett avgiftssystem är det viktigt att avgiftssättningen är transparent, tydlig och rättvis. Avgiftssättningen måste vara förutsebar och långsiktig. Våra medlemsföretag är angelägna om och gagnas av stabila och långsiktiga verksamhetsförutsättningar. Transportstyrelsens inriktning att avgifterna ska vara i balans på tre till fem års sikt är därför rimlig. Det är också mycket positivt med myndighetens strävan att vilja redovisa kostnadsfördelningen och att utvecklingsarbetet ska fortsätta med att göm det tydligt vilka kostnadskomponenter verksamheten består av och hur dessa utvecklas över tid. Att myndigheten genomför översyn för att de avgifter som debiteras motsvarar de kostnader myndigheten har ser vi som positivt.</p> <p>I sammanhanget anför vi måhända den självklara synpunkten att vi anser att det är angeläget att Transportstyrelsen till fullo utnyttjar de möjligheter som digitaliseringen medför. Detta för att effektivisera verksamheten men också för att förbättra servicen gentemot myndighetens kunder, i detta fall medlemmarna. Samtidigt utgår vi från att Transportstyrelsen har ambitionen att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar.</p> <p>De avgifter som berör medlemsföretagen i Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser och Sveriges Skidcar-förening i det aktuella förslaget är de grundavgifter som avser tillstånd för att få bedriva riskutbildning för behörighet A och behörighet B samt tilläggsavgift för utbildare/provförättare. I båda fallen säker Transportstyrelsen avgifterna, något som branschföreningarna gemensamt ser som positivt.</p>	
Privatperson	<p>Vilka effektiviseringar har TSL gjort de senaste 5 åren?!? I så fall varför blir det dyrare för brukarna?</p> <p>Hur kan det kosta 2 000 kr att få ut en dubblett på nat&amp;reg när det är gratis för bil?</p> <p>Vad är det som kostar 5 000 kr när man avregistrerar ett flygplan? Det kostar 600 kr att ha det registrerat. Varför kostar det egentligen så mycket att ha ett plan registrerat,</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Avgift för dubblett</b> En dubblett är en ny handling vilket innebär handläggning från vår sida för att ta ut handlingen och tydliggöra i våra system att en ny handling har tagits</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>det behandlas ju inte.</p> <p>När kommer ni att erbjuda e-faktura, vilka förbättringar har ni genomfört i syfte att modernisera och effektivisera era system när ni inte ens har e-faktura?</p> <p>Hur många av privatflygets remissvar har TSL tagit hänsyn till genom åren?</p> <p>Finns en konsekvensanalys utförd i samband med föreslagen avgiftshöjning?</p> <p>Ser man från TS det som en negativ konsekvens när TS höjda avgifter riskerar att antalet privatflygplan minskar och svartflyget ökar?</p>	<p>ut. Inom luftfarten tar vi ut en särskild avgift för denna handläggning. På fordonsidan är den inte "gratis" utan ingår i andra avgifter.</p> <p><b>Avregistrering</b> Avgiften för att avregistrera ett flygplan baseras på de kostnader vi har för handläggning av ärendet. Vi kontrollerar att ansökan är komplett, registrerar och skickar ut faktura m.m. Avgiften ska också täcka de indirekta kostnader som finns i samband med handläggningen.</p> <p><b>Registerhållning</b> Registerhållningen hos oss sker i olika datorbaserade system, som är sär skilt anpassade utifrån de krav och behov som finns beroende på vad registreringen gäller. Kostnaderna för registerhållningen består av kostnader för systemet i sig. Det kan handla om utveckling, drift, förvaltning och anpassning till olika krav som it-säkerhet och tillgänglighet. Här finns också kostnader för registervård som måste göras i systemet (till exempel uppdatering av innehåll som adressuppgifter och uppgifter om luftfartyg). Dessa kostnader är de som utgör underlaget för registerhållningsavgifterna inom luftfarten, och det är alltså detta du betalar för. Avgiften täcker även kostnader för att lämna ut vissa uppgifter ur luftfartygsregistret eller inskrivningsregistret för luftfartyg.</p> <p><b>E-faktura</b> Vi kan i dagsläget inte svara på om och i så fall när möjligheten till e-faktura kommer att erbjudas inom samtliga områden, men tar med oss önskemålet.</p> <p><b>Hänsyn till privatflygets remissvar</b> De synpunkter som har kommit in om privatflyget har</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>vi inte kunnat ta hänsyn till eftersom de alltför kraftigt har avvikit från de principer vi har avseende avgifter. Vi kan inte sätta lägre avgifter för att gynna en specifik grupp av avgiftsbetalare.</p> <p><b>Svartflyg</b> Det är naturligtvis inte bra om någon avstår från att söka de tillstånd som krävs och arbetar utan dem. Det är dessutom olagligt. Vår förhoppning är förstås att regelbrott upptäcks och beivras. Vi har dock inga möjligheter att sänka avgifter utifrån argumenten att en del annars struntar i att betala och flyger svart. Vi kan bli bättre på att informera om regler och öka samarbetet med försäkringsbolag och andra myndigheter.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Privatperson	<p>Jag läste just om förslaget på de nya avgiftsnivåerna för privatflyget. Jämfört med båtar och vägfordon är det redan från början mycket höga avgifter. Vad är det som motiverar så kraftfullt höjda prisnivåer? Varför är avgifterna redan från början så mycket högre för flyg än exempelvis båtar och vägfordon?</p> <p>Spontant förefaller det för mig att det INTE går att motivera dessa avgiftshöjningar och avgiftsnivåer med att de motsvarar kostnaderna för myndigheten. Om så skulle vara fallet har vi ett stort fel någonstans.</p> <p>Så, var kan jag få svar på hur dessa kostnader fördelar sig hos myndigheten?</p> <p>Hur mycket tid går det exempelvis åt för att registers ett ägarbyte, utfärda ett flygtillstånd eller trycka ut en dubblett av nationalitets och registreringsbeviset?</p> <p>Vad gör myndigheterna för att effektivisera arbetet så att avgifterna kan hållas nere?</p> <p>Görs några försök att samordna arbetet med övriga transportslag?</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Avgifter för luftfart jämfört med andra trafikslag</b> Transportstyrelsens verksamhet skiljer sig åt mellan de olika trafikslagen, både vad gäller kostnader men också vad gäller de volymer som finns inom de olika områdena. Att vissa avgifter är lägre när det gäller vägområdet beror till stor del på att kostnaderna (som är betydligt högre än när det gäller luftfart) fördelas på större volymer avgiftsbetalare, exempelvis cirka 10 miljoner fordon registrerade i vägtrafikregistret, eller 1 miljon körkort som utfärdas varje år.</p> <p>Vi har krav på full kostnadstäckning inom varje område och får inte ta in avgifter inom ett trafikslag för att subventionera ett annat trafikslag. Vi kan därför inte ta hänsyn till hur avgifterna ser ut inom andra trafikslag när vi beräknar avgifterna för luftfart.</p>



Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Givetvis försöker vi i största möjliga mån använda oss av gemensamma system för att hålla nere kostnaderna.</p> <p><b>Tidsåtgång</b> Avgifterna är baserade på tidsåtgång för att handlägga ärenden, exempelvis ägarbyte och dubblett av nationalitets- och registreringsbevis. Det är inte bara att "trycka ut något" ur ett system utan varje förfrågan, begäran eller ansökan granskas. I vår handläggning ingår mottagande, diarieföring, sökningar, framtagande av dokument, utskick, debitering, arkivering m.m. Vad gäller handläggning av ägarbyte kan tiden variera beroende på hur komplett ett ärende är när det kommer in. Ett ärende genererar vanligen mejl, samtal och utskick om komplettering. Avgifterna ska utöver lönekostnader även täcka de kostnader som räknas upp ovan.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Polismyndigheten	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR)	<p>Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.</p> <p><b>STR har följande kommentarer:</b> STR koncentrerar sig i detta remissvar på de förslag till avgiftsförändringar som berör förarutbildning. STR har sedan införandet av avgiftsfinansierad tillsyn, påtalat att avgifternas totala storlek bl.a. inneburit att utbudet av förarutbildningstjänster reducerats och därmed försämrats, främst för invånare i glesbygd. Det är därför positivt att konstatera att Transportstyrelsen hörsammat åsikterna och omvärderat avgifterna för denna småföretagarbransch, vilka nu föreslås sänks.</p> <p>STR välkomnar dels den ca 10% sänkningen av respektive grundavgifter för behörigheter och tillstånd, men främst den nästan halverade tilläggsavgiften per utbildare/provförare i spannet 1 – 24, men även för spannet 25 - 49.</p>	<p>Vi delar er syn att illegal övningskörning är ett samhällsproblem. Transportstyrelsens är inte en brottsutredande myndighet som polisen. Vårt uppdrag är att genomföra tillsyn över körskolor som har tillstånd, men vi verkar också för sund konkurrens och vidtar åtgärder mot sådana som inte har tillstånd. Transportstyrelsen samarbetar också med polisen och övriga rättsvärdande myndigheter i dessa frågor.</p> <p>Vi polisanmäler olaglig trafikskoleverksamhet och påtalar att det är allas ansvar att anmäla detta till polisen.</p> <p>Transportstyrelsens verksamhet finansieras med</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Sedan 2017 har avgiften nu sänkts med 1 000 kr per utbildare i spannet 1 - 24 anställda i vilket den absoluta merparten av STR:s medlemmar befinner sig. Detta välkomnas bl.a. då det underlättar nyrekryteringar bland relativt nystartade trafikskolor.</p> <p>Kartläggningar har, som vi tidigare refererat till, visat att det förekommit fall där tillsynsavgifter totalt uppgått till 3 - 4% av årsomsättningen för en trafikskola. Detta är inte rimligt, speciellt inte mot bakgrund av att branschen har dålig lönsamhet och plågas svårt av illegal verksamhet (dvs. verksamhet vilken varken har tillstånd att bedriva förarutbildning och/eller betalar moms/skatt).</p> <p>Med de sänkningar som nu genomförs, minskar rimligen tillsynsavgifternas andel av de totala kostnaderna, vilket mottages mycket positivt.</p> <p>Vi vill återigen framföra förhoppningen att trafikskolor i framtiden ska kunna påverka tillsynsavgifterna, t.ex. genom egenkontrollsystem. STR uppfattade Projekt Egenkontroll positivt likväl utvärderingen av den ("<i>... men när det väl är infört och accepterat ger det stora fördelar för företagen och deras elever/kunder samt myndigheten</i>" - sid 26, "Slutrapport i uppdrag om egenkontroll för förarutbildare") och hoppas och önskar att beslut tas att det permanentas. STR förutsätter vidare att deltagare i Egenkontrollsystemet i så fall får en substantiell reduktion av tillsynsavgiften som ett incitament.</p> <p>STR ser också ett behov och värde av att tillsynsavdelningen själva reflekterat kring sitt tillsynsuppdrag och med dess stundtals trubbiga verktyg som är att tillgå. Med detta i åtanke kan man sedan beakta det upplevda tillsynsvärdet för alla de utbildare som utför och levererar klanderfri utbildning, men återkommande ser brister och medvetna felaktigheter hos andra utbildare. Fel och brister som upplevs få fortgå trots anmälan.</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. När STR i mars 2002 bl.a. till Näringsdepartementet framförde oro kring utvecklingen av illegal verksamhet, estimerade vi den årliga omsättningen av den illegala övningskörningen till 100 miljoner kr per år. Framst med hänvisning till att det inte fanns polisanmälningar, och därmed inga synbara brott, lämnades STR:s varning och oro</p>	<p>årliga anslag som riksdag och regering beslutar, minskade avgifter kommer inte leda till att tillsyn mot körskolor minskas kommande år.</p> <p>Vi tar med era synpunkter rörande egenkontroll.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>därhän.</p> <p>Idag estimerar STR, bl.a. mot bakgrund av vad som framkommit i fällande domar i Karlstads tings- respektive hovrätt, genomförda polisrazzior vid förarprov under 2018 och 2019, årliga inventeringar bland STR:s medlemmar under flera år och statistik från Transportstyrelsen, att omfattningen av den illegala övningskörningen, med god marginal passerat 1 miljard kr. per år, dvs 100 gånger större. STR hoppas innerligt att denna estimering inte stämmer, men mycket pekar på att den tyvärr gör det och kanske t.o.m. är i underkant. Till detta ska läggas den svarta marknaden för kriminell verksamhet kring kunskapsproven.</p> <p>Att beivra den brottsliga verksamheten är en förutsättning för den legala verksamhetens utveckling. STR förutsätter att den minskade tillsynsavgiften inte negativt påverkar myndighetens förmåga och resurser att leda och samordna detta arbete samt verka för att nödvändiga regelförändringar beslutas och verkställs.</p>	
Fordonsbesiktningsbranschen	Vi ser inte att detta har någon direkt påverkan på besiktningsorganen och har därför inga invändningar. En höjning av avgiften för ursprungskontrollen tillstyrker vi om det ger bättre möjligheter att fördjupa kontrollerna och därmed försvåra att importera stulna och/eller skrotade fordon.	Inget att kommentera.
Skatteverket	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Luftfartsverket (LFV)	<p>Luftfartsverket (LFV) inkommer härmed med synpunkter på det förslag som Transportstyrelsen har lämnat på luftfartsområdet rörande flygtrafiktjänst.</p> <p>För LFV innebär Transportstyrelsens förslag på avgifter som är ute på remiss i de flesta fall oförändrade avgifter.</p> <p>När det gäller utbildningsorganisation för flygtrafiktjänst är förändringen väsentlig och LFV kommer att få avsevärt höjda kostnader för utbildningsverksamhet. Dessutom saknas beskrivning av kostnadsökningen i dokumentet med beskrivning av avgiftsförändringar där en ny avgift tillkommer. LFV anser att avgiftshöjningen är alltför stor för att tas under ett år.</p> <p>När det gäller förslaget till sänkning av avgifter för certifikat till flygledare ser LFV positivt på, det är avgifter som inte direkt faktureras LFV men som i förlängningen ger sänkta kostnader för LFV.</p>	<p><b>Beskrivning av kostnadsökningen</b></p> <p>De ökade kostnaderna för utbildning av flygtrafiktjänst beror på att vi har behövt lägga mer tid på tillsyn av utbildningen av flygtrafikledare på grund av den nya förordningen (EU) 2015/340. Förordningen infördes 2016 och vi har inte ändrat avgifterna sedan dess, även om regelverket ställt ökade krav på tillsyn. Vi justerar nu därför avgifterna för att komma i balans mellan intäkter och kostnader. Den nya avgiften för lokal utbildning av flygtrafikledare avser att göra skillnad mellan de organisationer som bedriver inledande utbildning och de som bedriver lokal utbildning eftersom vår tillsyn kommer att skilja sig åt beroende på verksamhet.</p> <p><b>Långsiktig plan för avgifter</b></p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>LFV vill dock 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 där vi nu är på väg in i en ny period (2020-2024). Under den perioden är kostnaderna till stor del fastställda och LFV förutsätter därmed att Transportstyrelsens avgifter utvecklas i linje med EUs krav på kostnadseffektiviseringar under kommande år.</p>	<p>Transportstyrelsen strävar efter att hålla avgifterna stabila över tid och endast genomföra förändringar när vi finner det nödvändigt och när vi annars skulle riskera att bygga upp ett långsiktigt under- eller överskott. Strävan är hela tiden att bedriva en så effektiv verksamhet som möjligt. Det är dock svårt att lägga en långsiktig plan för avgifterna då de bl.a. påverkas av hur omfattande insatser vi måste göra utifrån de regelverk som finns och de rekommendationer som kan komma i samband med externa revisioner från EASA. Detta medför att förändringar i regelverk och rekommendationer som en följd av externa revisioner påverkar volymen av vår tillsyn, och därmed våra kostnader.</p> <p><b>Beslut:</b></p> <p>Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Lastfordonsgruppen	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Svensk kollektivtrafik	<p>Transportstyrelsen skriver <i>"Verksamheten ska i huvudsak finansieras på ett enhetligt sätt oavsett trafikslag. Vår inriktning är att var tredje år göra en större översyn och revidera avgifterna i syfte att uppnå självkostnadstäckning, och ett i övrigt ändamålsenligt avgiftsuttag. De mellanliggande åren görs endast nödvändiga förändringar som oftast är till följd av ändrade regelverk. Avgiftsförslaget till 2020 är resultatet av en sådan mer genomgripande översyn och därför innehåller förslaget många förändringar."</i></p> <p>Svensk Kollektivtrafik har även tidigare år besvarat motsvarande föreskrift för tidigare års föreskrift rörande avgifter. Vårt sammanfattande konstaterande är att Transportstyrelsen i sitt syfte att skapa "självkostnadstäckning" för varje enskild avgift genom årlig revision av avgifterna skapar en osäkerhet och ryckighet för kunder och företag vilket inte är önskvärt. Under alla år vi besvarat denna remiss har avgifter höjts och sänkts, och i flera fall med motivet "vi har uppskattat fel, ni har betalt för mycket". Den långsiktigheten på 3-5 års sikt som remissen nämner finner vi därför inte föreligger i verkligheten. Men om Transportstyrelsen för framtiden har för avsikt att skapa en sådan är det naturligtvis lovvärt.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Finansiering av tillsyn</b></p> <p>Vi har krav på att ta in intäkter som motsvarar kostnaderna för det som avser tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Detta är inget Transportstyrelsen själv har beslutat om, utan är ett beslut som regering och riksdag har fattat.</p> <p><b>Sänkning inom marknadstillsyn</b></p> <p>Vi håller med om att det är olyckligt att avgiften infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd för huvudspår sänks med så pass stort belopp. Orsaken till detta är att vi avvaktat regelutveckling kopplat till fjärde järnvägspaketet i kombination med ett vi haft en högre ambitionsnivå för tillsynen. Kritiken är befogad,</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen skriver i kap 3 "Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering. Ständiga förbättringar och effektiviseringar krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner, vilket medför att vi måste genomföra löpande kostnadsbesparingar.". Ständig effektivisering är vällovt, men detta är ju att blanda bort korten då avgifterna avser den del av verksamheten som i dagsläget inte är anslagsfinansierad och alltså ska vara helt oberoende myndighetens anslag. Eftersom Transportstyrelsen föreslår att öka avgiftsuttaget med 54 miljoner kronor (kap 5) till 2020 ser vi tydligt att den effektiviseringspotential som beskrivs inte verkar uppstå när verksamheten är avgiftsbaserad.</p> <p>Vi kan också konstatera att genom att tillsynsverksamheten ska täckas av avgifter för de organisationer som blir utsatta för tillsyn så saknas incitament för att Transportstyrelsen ska vara kostnadseffektiv och förändra sin verksamhet så att den leder till effektiviseringar i sin egen verksamhet. Varje kostnad som uppstår kan ju myndigheten genom sin avgiftsförordning söka täckning för utan att den som betalar kan påverka bördan. Resonemanget (avsnitt 1.2) om att branschen ser att det finns en "motprestation", genom att tillsynsmyndigheten idkar nitisk tillsyn hos organisationer som följer lagar och förordningar, och att detta skulle motivera betalning för tillsyn kommer vi aldrig att instämma i. Vi menar att tillsyn inte är en tjänst utan är myndighetsutövning som ska finansieras via anslag. Nuvarande system är som om polisen vid en nykterhetskontroll för skrev ut en faktura till varje förare de stoppade, oavsett om föraren var nykter eller berusad, för att täcka vad nykterhetskontrollen kostade.</p> <p>Kostnaden för tillsyn är dels definierad för vissa uppdrag och ärenden och så finns en timkostnad för övriga delar. Timkostnaden är orimligt hög för att vara inom icke vinstdrivande verksamhet, nivån är till och med högre än vad nationella teknikonsultföretag tar för senior projektledare. Timdebitering per påbörjad tidsenhet är inte heller på något sätt styrande mot myndighetens effektivisering, då man på så sätt alltid försäkras om full kostnadstäckning oavsett om man har personal som bedriver tillsynen med bristande kompetens och ineffektiva processer och metoder.</p> <p>Svensk Kollektivtrafik har i övrigt i sitt yttrande fokuserat sig på de avsnitt som gäller avgifter för tåg och buss vilket främst berör våra medlemmar.</p>	<p>Transportstyrelsen borde med facit i hand sänkt avgiften redan 2018.</p> <p><b>Avgifter baserade på tillsynsobjektets storlek</b> Vi har en indelning efter tillsynsobjektets storlek. Detta gäller både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Vi använder antal anställda som parametrar, se 4 kap. 1 § TSFS 2016:105.</p> <p><b>Stationsförvaltare</b> Vi har förståelse för er synpunkt att det är otydligt vem som ikläder sig rollen stationsförvaltare. Transportstyrelsen har bjudit in branschen och Svensk kollektivtrafik för att delta i en referensgrupp kopplat till detta tillsynsområde.</p> <p><b>Yrkeskompetensbevis</b> Yrkeskompetensbevis ska förnyas inom loppet av 5 år. Vår bedömning är att den sänkta avgiften för yrkeskompetensbevis kommer att ligga kvar under en 5-årsperiod, och därigenom kommer sänkningen hela kollektivet tillgodo.</p> <p><b>Avgiftskonstruktion typgodkännande</b> Vi delar inte er uppfattning att en fast avgift kopplat till typgodkännande är mer rättvis än en rörlig avgift. En fast avgift skulle innebära att enkla ärenden med kort handläggning kommer få subventionera långa komplicerade ärenden. Vi kan heller inte debitera utifrån en bedömd tidsåtgång, då det inte är förenligt med kravet på full kostnadstäckning.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen skriver <i>"Inom järnvägsområdet föreslår vi flera tillfälliga sänkningar av avgifter, framförallt för tillsyn, eftersom vi har tidigare haft för höga avgifter jämfört med våra kostnader. Vi föreslår också förändringar av avgiftsstrukturen inom säkerhetstillsyn, till följd av fjärde järnvägspaketet. Där föreslår vi att vissa avgifter bryts ut för att göra det rättvisare för den som ska betala."</i></p> <p>Det är lovvärt att införandet av fjärde järnvägspaketet innebär kostnadsminskningar vad avser tillsynsavgifter för branschen. Det råder vad vi förstår fortfarande oklarheter rörande ERA och deras avgifter, det innebär ju att det totala avgiftsuttaget för branschen är oklart. Det oroande är också att det finns utrymme att halvera vissa avgifter (tex säkerhetstillsyn makroföretag med nästan en halv miljon kronor). Att sänka avgifterna tillfälligt för att man tidigare haft för höga avgifter är dock enligt vår syn ett onödigt krångligt sätt, dels är det inte med säkerhet samma parter som får ta del av avgiftssänkningen jämfört med de som betalat de tidigare för höga avgifterna, dels ger det branschen en felaktig bild över vilka kostnader som verkligen finns.</p> <p>Vi noterar också att de nya avgifter som tillkommer på järnvägssidan inte är baserade på tillsynsobjektets storlek. Det innebär i princip att små och medelstora järnvägsföretag får ta en större del av kostnaderna än de tidigare gjort.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår nya avgifter för tillsyn enligt tågpassagerarförordningen (kap 6.1.2) och busspassagerarförordningen (9.1.3) Tågpassagerarförordningen beslutades redan 2007 och Transportstyrelsen föreslår alltså mer än ett decennium senare att de ska ha rätt att ta ut avgift för tillsynen.</p> <p>Under rubriken "Tillgänglighet och resenärers personliga säkerhet" skriver man att avgiften inte kommer att tas ut av stationsförvaltare som också är infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag då detta ska ske inom tillsyn för befintligt tillstånd. Om avsikten är att tydliggöra för vad man betalar för och vilken verksamhet som kostar vad hos Transportstyrelsen är detta en mycket olycklig lösning, dels då järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte är stationsförvaltare kommer att få betala för denna tillsyn i avgiften för tillståndstillsyn och dels för att det sammanblandar kostnader och tillsyn utifrån olika lagstiftningar.</p> <p>Vi noterar att Transportstyrelsen också med denna avgiftsföreskrift gör ett försök att definiera vem som ikläder sig rollen stationsförvaltare, något som saknats sedan begreppet infördes 2007. Olyckligt att det sker i en föreskrift om avgifter och inte sker i</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>en ordentlig utredning om just rollen och begreppet som sådant. Branschen har efterfrågat en svensk definition på Station Manager upprepat antal gånger sedan begreppet lanserats, utan gehör för detta från lagstiftaren. Man skulle också kunna ifrågasätta om Transportstyrelsen därmed går utanför sitt mandat för att försöka hitta avgiftsobjekt.</p> <p>Olyckligt är också att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet i tågpassagerarförordningen för samma frågor som Konsumentverket idkar tillsyn enligt lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter (tex reseinformation, tillgänglighet och säkerhet). Stationsförvaltarna riskerar alltså att få betala två tillsynsavgifter och råka ut för tillsyn som kan vara motstridig i sin uppfattning om vad som är felaktigt mellan de två olika regelverken.</p> <p>Transportstyrelsen menar att timtaxa om 1400 kr bör tillämpas då området är nytt och osäkerhet råder vad gäller tillsyn enligt tågpassagerarförordningen. Vår ståndpunkt är att timtaxan där osäkerheter råder kring verksamhetens omfattning och metod och process ska hållas måttfull. De som betalar avgifterna ska inte behöva betala tillsynsmyndighetens metodutveckling och osäkerheter i hur man bedriver tillsyn. Lärbpengarna bör myndigheten rimligen äska från sitt anslag. När man på andra ställen i förslaget sänker timtaxan från 1400 kr till 1200 kr bör detta kunna gå att göra även här.</p> <p>När det gäller busspassagerarförordningen föreslås även här en timtaxa på 1400 kr. Även här framkommer med tydlighet den osäkerhet Transportstyrelsen har inför sitt tillsynsuppdrag, man skriver att man inte ens vet vilka organisationer som man ska idka tillsyn över. Utifrån ett rättssäkerhetsperspektiv är detta oroväckande, då organisationer som kan hålla sig borta från Transportstyrelsens kännedom helt kommer att slippa tillsyn, medan välkända företag troligen måna om sitt rykte och därmed att följa lagar och förordningar riskerar att drabbas av tillsyn. Vi ser inte att detta kan innebära någon stor tidsåtgång för Transportstyrelsen att granska utbildningsplan och genomförda utbildningar via skrivbordstillsyn, däremot uppstår för trafikföretagen en utökad administrativ börda. Varken föreskrift eller lagstiftning anger hur genomförd utbildning ska dokumenteras varför det inte med säkerhet kan sägas vilka som genomgått utbildningen eller ej, register saknas troligen hos de flesta.</p> <p>Vi noterar borttagandet av avgift för yrkeskompetensbevis som motiveras att verksamheten under några år ackumulerat ett stort överskott. Det bör påpekas att det</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>inte är samma förare som betalt för höga avgifter som nu får möjlighet att inte betala avgift för beviset.</p> <p>Vi noterar en sänkning av årsavgiften från 4 500 000 kr till 500 000 kr för tillsyn för infrastrukturförvaltare på huvudspår med den större mängden spårkilometer. Detta för att komma i balans mot tidigare års överbetalningar. Det skapar ju återigen en felaktig bild av verksamheten, där något verkar billigare än vad det är eller att ambitionsnivån sänkts rejält vad gäller tillsyn. Det visar också att Transportstyrelsen trots årliga avgiftsanalyser och taxeförordningar inte har haft förmåga att hålla koll på sina kostnader och intäkter. Även under 9.1.2 visas ett exempel på att Transportstyrelsen även historiskt bedrivit en "volatil" avgiftssättning. Här då man fördubblar avgiften för tillsyn av företag med motiveringen att tidigare års överskott "betalats tillbaka".</p> <p>Under 9.1.1 skriver Transportstyrelsen " Vi utövar även tillsyn över de gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningsenheter som bedriver utbildning inom yrkesförarkompetens.". Vad vi erfar finns en mängd kommersiella utbildare som också utbildare inom yrkesförarkompetens. Genom att bara idka tillsyn på en del av branschen skapar Transportstyrelsen ojämna marknadsförutsättningar samt riskerar skapa ojämn kvalitet på utbildningarna.</p> <p>Under 9.2.3 Yrkestrafik – förändrade avgifter för färdskrivare beskriver Transportstyrelsen att de vill övergå till en timprissättning istället för en fast prissättning för typgodkännande samt ta betalt med faktiska kostnader om de behöver anlita extern konsult för handläggning av typgodkännande. Detta skapar stora osäkerheter för tillverkare av färdskrivare som knappast kan anses driva på utvecklingen på marknaden utan kommer verka hämmande för ytterligare företag att ge sig in på marknaden eller produktutveckling. Det enda rimliga är att timdebiteringen är den samma för externa konsulter ut mot den som ska betala avgiften. Det vore också rimligare med en fast avgift än timdebitering, och om det inte är möjligt att Transportstyrelsen gör en uppskattning av tidsåtgång och debiterar utifrån denna uppskattning. Debitering på löpande räkning är inget som skapar incitament varken för effektiv tillsyn eller lockar fler företag att slå sig in på marknaden.</p>	
Konkurrensverket	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Sveriges Fiskares PO (SFPO)	Sveriges Fiskares PO (SFPO) företräder ca 250 fiskefartyg/fiskeföretag, främst inom det demersala fisket. Vi har medlemmar längs hela den svenska kusten, från Strömstad till Kalix. Vi tackar Transportstyrelsen för möjligheten att få lämna	När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.



Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>synpunkter i anledning av rubricerat förslag.</p> <p>Vårt yttrande avser endast sjöfart och utgår ifrån ett yrkesfiskeperspektiv.</p> <p>Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras dels genom avgifter (tillsyn, tillståndsprovningar och registerhållning), dels genom skattemedel (regelgivning). Självkostnadstäckning är ett angivet mål, likväl ett ändamålsenligt avgiftsuttag. Konstruktionen är enligt vår uppfattning bristfällig, eftersom regelgivningen (som är skattefinansierad) indirekt anger hur enskilda ska avgiftsbeläggas – i denna konstruktion finns inget incitament för Transportstyrelsens kostnadseffektivitet vad gäller de delar av verksamheten som är avgiftsfinansierade.</p> <p>I sammanfattningen kan man läsa följande om sjöfart: "Vi föreslår både höjningar och sänkningar av avgifter inom sjöfart. De avgifter vi föreslår höja avser hamnskydd, fartygsregister och delvis lotsdispenser. Vi föreslår en sänkning av avgifter för manuell registrering av fartygsuppgifter, för försäkringscertifikat samt avgifter för personliga behörigheter och certifikat".</p> <p>SFPO har inga synpunkter på förslaget till höjda avgifter för tillsyn av sjöfartsskydd och hamnskydd annat än att det saknas information om vad som ligger till grund för vad som innefattas i "kommande kostnadsökningar".</p> <p>Vad gäller Tillsyn av fartyg – manuell registrering av fartygsuppgifter föreslås en sänkning från 1 400 kr till 500 kr. SFPO vitsordar denna sänkning. SFPO vitsordar även föreslagna avgiftssänkningar vad gäller försäkringscertifikat för fartyg och noterar med tillfredsställelse att handläggningen har effektiviserats.</p> <p>SFPO avstyrker föreslagna avgiftshöjningar för registerhållning av fartyg och undrar vad som avses med "kostnadsökningen som skett de senaste åren", särskilt så i ljuset av utvecklingen av moderna administrativa verktyg. Vad det är för förväntade kostnadsökningar som man tar höjd för är inte klargjort. Utifrån vår samlade bedömning borde samtliga avgifter för registerhållning i stället minska. SFPO välkomnar de föreslagna avgiftssänkningarna för personliga tillstånd.</p> <p>I övrigt har SFPO inga synpunkter.</p>	<p><b>Beskrivning av kostnadsförändringar</b> Vi tar med oss synpunkten att våra kostnadsförändringar kan beskrivas tydligare när vi remitterar förslag på förändrade avgifter.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Trafikverket	Transportstyrelsens verksamhet beträffande tillsyn, tillståndsgivning och registerhantering ska huvudsakligen finansieras genom avgifter baserade på	Inget att kommentera.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>självkostnadsprincipen. Den nu föreliggande ändringsföreskriften baseras på en större översyn, som görs var tredje år, i syfte att uppnå självkostnadstäckning och ett i övrigt ändamålsenligt avgiftsuttag. Förslaget innehåller därför många förändringar inom järnväg, luftfart, sjöfart och vägtrafik, vilka föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.</p> <p>Den tillsyn som Transportstyrelsen utövar över förarutbildning och kontroll av förordnade förarprovare omfattar även Trafikverkets Förarprovskontor. Transportstyrelsen föreslår en sänkning av avgiften för tillsyn av förarutbildning och Trafikverket har inga synpunkter på dessa avgiftsändringar.</p> <p>Vidare är det Trafikverkets bedömning att övriga av Transportstyrelsen föreslagna avgiftsändringar inte påverkar Trafikverkets uppdrag eller verksamhet och har i övrigt inga synpunkter.</p>	
EAA	<p>EAA inkommer härmed med svar på remiss angående avgifter TSFS 2016:105, Dnr. TSF 2019-72. EAAs svar fokuserar på avgifter rörande EAAs delegerade verksamhet samt andra avgifter för luftfart.</p> <p><b>Orimlig princip för kostnadstäckning</b> EAAs första synpunkt rör den i vårt tycke helt orimliga tolkningen av hur kostnadstäckning skall ske via avgifter (självkostnadsprincip).</p> <p>Av flera skäl där ökade avgifter är ett, har antalet certifikat och flygplan minskat under flera decennier. Den nuvarande principen leder ofrånkomligen till en negativ spiral där ökade kostnader för ägande och drift av luftfartyg kommer att accelerera den negativa utvecklingen. <b>Vad är den långsiktiga planen?</b> Kommer Transportstyrelsen att i de närmaste dubblera avgifterna vid varje halvering av antalet flygcertifikat, flygbolag och registrerade flygplan i Sverige,</p> <p><b>EAAs synpunkt:</b> Kostnadstäckningen bör utformas så att Transportstyrelsens kostnader för att upprätthålla en grundkompetens inklusive en grundbemanning, nödvändiga system, lokaler och utrustning som krävs för att uppfylla internationella konventioner, svenska lagar etc. bekostas via tilldelade medel från statskassan.</p> <p>Vi har därefter inget emot att Transportstyrelsen använder en självkostnadsprincip som medför att en avgift tas ut för det faktiska merarbete som varje ansökan/tillstånd/certifikat kostar.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Långsiktighet i avgiftssättning</b> Som vi skriver strävar vi efter att nå full kostnadstäckning på sikt. De avgifter vi föreslår är därför beräknade så att detta uppnås. Efter önskemål från branschen om förutsägbara avgifter strävar vi också efter att undvika mindre förändringar ofta och i stället genomföra större förändringar med några års mellanrum. Förändringarna kommer då bli större när de väl genomförs. I de fall vi ser att stora avgiftshöjningar riskerar att leda till alltför svåra konsekvenser tittar vi på möjligheten att sprida ut höjningar över flera år. Dessvärre medför det att verksamheten skapar ett underskott som kommer resultera i ännu högre höjningar framöver. Ett sådant tillvägagångssätt innebär också ändrade avgifter vid ett flertal tillfällen vilket driver kostnader för myndigheten att administrera samt skapar osäkerhet för branschen om storleken på avgiften.</p> <p><b>Ägarbyte</b> Avgifterna är baserade på tidsåtgång för att</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>EAA Uppmanar Transportstyrelsen att ta upp denna fråga/problem med sina politiska uppdragsgivare.</p> <p><b>Orättvis sammanslagning av förfaranden som låter lika men i praktiken är väsensskilda.</b> EAA anser att Transportstyrelsen måste ta ut avgifter på ett betydligt mer granulärt sätt. Som exempel på orimlig sammanslagning kan nämnas äganderättsändring av luftfartyg.</p> <p>De luftfartyg EAA administrerar är så vitt vi vet utan undantag, ägda av privatpersoner samt saknar inteckningar. Att administrera ett ägarbyte av ett EAA luftfartyg måste därför sett till arbetsbelastning vara jämförbart med ett ägarbyte av bil där det först kontrolleras om det finns en "leasingspärr" och ägarbytet därefter enkelt kan registreras. För ett EAA flygplan skulle det räcka med en kontroll av huruvida det finns en inteckning och vid det förväntade negativa svaret registreras ändringen utan fler kontroller.</p> <p>Detta i motsats till att jämföras med ett trafikflygplan i kommersiell verksamhet som nästan undantagslöst är intecknat och normalt har en ägare som är skild från brukaren. Ska vi tolka skrivningen under 7.1.1 som att privatpersoner med okomplicerade ägarförhållanden för sina luftfartyg ska sponsra komplicerade kommersiella verksamheter?</p> <p>Dessa avgifter rimmar även illa med kravet på att det ska finnas en motprestation så som skrivs i avsnitt 1.2 i beskrivningen till avgiftsförändringarna. (ex. avregistrering)</p> <p><b>Risk för orimlig kostnadsökning</b> I anslutning till den nuvarande principen om full kostnadstäckning via avgifter tillkommer problemet att Transportstyrelsen med denna praxis får ett lågt incitament till att hålla nere kostnader eller effektivisera genom exempelvis digitalisering och automatiskt beslutsfattande.</p> <p>Transportstyrelsen som av naturliga skäl saknar nationell konkurrens kan öka sina kostnader och därefter ta ut högre avgifter.</p> <p>Vi refererar även till er skrivning i 1.3 i Beskrivningen till avgiftsförändringarna: att</p>	<p>handlägga ärenden, exempelvis ägarbyte. Reglerna för ägarbyte av bil och luftfartyg går inte att jämställa. Vid ägarbyte av luftfartyg granskar vi till exempel det avtal som träffats mellan parterna. Inteckningsförfarande är något annat än byte av ägare i luftfartygsregistret och skilda förfaranden. Det är inte bara att "trycka ut något" ur ett system utan varje förfrågan, begäran eller ansökan granskas. I vår handläggning ingår mottagande, diarieföring, sökningar, framtagande av dokument, utskick, debitering, arkivering m.m. Vad gäller handläggning av ägarbyte kan tiden variera beroende på hur komplett ett ärende är när det kommer in. Ett ärende genererar vanligen mejl, samtal och utskick om komplettering. Avgifterna ska utöver lönekostnader även täcka de kostnader som räknas upp ovan.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>kostnadstäckning ska ske på sikt, inte omedelbart. Det bör därför inte vara nödvändigt med extrema höjningar på tiotals procent för ett enskilt år som exempel för nationellt flygtillstånd, äganderättsändring, innehavareändring och avregistrering.</p> <p><b>Avslutande kommentar</b> EAA är orolig för framtiden och ser redan tecken på att de som kan, flyttar sin verksamhet till andra länder. Vi befarar att övriga på sikt kommer att flytta eller tvingas att helt upphöra med sin verksamhet.</p> <p>Vi förstår inte hur Transportstyrelsen kan skriva under 5.5 att ".. bedömer vi att det ökade avgiftsuttaget endast får begränsade negativa konsekvenser för avgiftsbetalarna.", när avgifter som redan är höga för privatpersoner och mindre företag höjs med många tiotals procent. Som exempel kan nämnas höjningarna på 66,6% för förändringar av ägande, innehav och avregistrering (jämför detta med er skrivning 7.1.1).</p> <p>Med förhoppning om att dessa synpunkter leder till en förändring!</p>	
Skärgårdsredarna	<p><b>Om Skärgårdsredarna</b> Föreningen organiserar i huvudsak rederier med passagerarfartyg i skärgårdstrafik. Skärgårdsredarna är en branschorganisation för rederier med färje- och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare. Föreningen representerar 120 medlemsrederier med 365 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. Sammantaget förfogar medlemsfartygen över 55 000 passagerarplatser.</p> <p>Skärgårdsredarna är en branschorganisation för rederier med yrkesfartyg i nationell fart. Fartygen är passagerarfartyg upp till 500 passagerare, färjor samt yrkesfartyg om minst 15 m med en bruttodräktighet under 500. Skärgårdsredarna organiserar cirka 110 medlemsrederier med tillsammans 330 fartyg som årligen transporterar fler än 35 miljoner passagerare och över 12 miljoner fordon.</p> <p>Skärgårdsredarnas medlemsrederier är statligt, kommunalt eller privat ägda och svarar för nästan all fartygsbaserad kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik i Sverige. Många medlemsrederier är småföretag där redarna själva arbetar ombord på sina fartyg.</p> <p>Skärgårdsredarnas medlemmar bedriver trafik över hela landet i skärgårdar, längs</p>	<p>Inför 2018 genomfördes en större omstrukturering av både verksamhet och avgifter. Då vi inte har en komplett bild av vad de nya reglerna medför i form av volymer och kostnader, har vi valt att ligga kvar med avgifterna tills dess att har skapat oss ett bättre underlag och därefter göra en översyn och eventuellt göra avgiftsjusteringar. Översynen kommer att inkludera även fartygen i fartområde A-C. Vi beklagar att vi kan ha uttryckt oss otydligt om detta vid näringslivsträffen om avgifter.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>kusterna, i insjöar och kanaler. Trafiken är en förutsättning för en levande skärgård och har stor betydelse för turism och rekreation. Vägfärjorna är en del av det svenska vägnätet.</p> <p>Drygt 75 procent av persontransporter i Skärgårdsredarnas medlemsfartyg sker i offentligt finansierad eller subventionerad kollektivtrafik. Resterande del är utflyktsbaserad linjetrafik, kryssningar, charter- och taxibåtsverksamhet.</p> <p>Övervägande delen av fartygen är idag certifierade med passagerarfartygscertifikat för trafik i fartområde E.</p> <p>Skärgårdsredarnas remissvar fokuserar på det som rör passagerarfartyg i nationell fart, fartområde A-E.</p> <p><b>Föreskriftsförslaget</b> På Transportstyrelsens näringslivsträff om avgifter för sjöfarten den 28 mars-19 framförde Skärgårdsredarna återigen missförhållandet för de nationella fartygen i fartområde A-C under 24 meter. Svaret från TS på näringslivsträffen var att det skulle utredas. SR har inte mottagit något resultat från utlovad utredning och i remissförslaget finns ingen förändring som rättar till den felaktiga debiteringen av tillsynsavgifter som drabbar beskrivna fartyg.</p> <p>Nationella fartyg i fartområde A-C under 24 meter betalade innan införandet av de nationella föreskrifterna 24000 kr. i årlig fast tillsynsavgift, i avgiften ingick årlig kontroll av fartyget inkl. bottenbesiktning utförd av TS fartygsinspektör. När de nationella föreskrifterna infördes reducerades avgiften till 22000 kr, en reduktion som inte är rimlig i jämförelse med den mycket större reduktionen för fartyg i fartområde D-E. Tidigare ingick kostnaden för TS-bottenbesiktning i den årliga fasta avgiften, nu ingår inte längre bottenbesiktningen i den fasta årsavgiften vilket medför att den totala kostnaden för tillsyn för dessa fartyg har ökat med ca: 100 % sen införandet av de nationella föreskrifterna. För de drabbade rederierna tillkommer också kostnaden för egenkontrollsystem.</p> <p>En viktig del av hela projektet nationella regler med egenkontroll var att bottenbesiktning skulle kunna delegeras till fristående konsulter. 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</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>till". TS har fortfarande inte ändrat i tillsynsföreskriften för att möjliggöra delegering av ex. bottenbesiktning. Ett förhållande som ekonomiskt främst drabbar fartyg med krav på årlig bottenbesiktning på ett negativt sätt.</p> <p>I regler för nationell sjöfart, kompletterande upplysningar kan man läsa att TS kommer att tillämpa en riskbaserad tillsynsmodell där periodiciteten av tillsynen kan variera mellan olika verksamheter, objekt m.m. Sedan de nationella föreskrifterna trädde i kraft och beslutades 2017 har enligt uppgift från TS inte någon riskbaserad tillsyn förekommit i något fall, förutom att sjösäkerheten försvagas vid utebliven riskbaserad tillsyn så blir också kontentan att rederier genom sin tillsynsavgift betalar för en motprestation som inte fullgörs av TS.</p>	
AOPA	<p>Beskrivningen av avgiftsförändringarna är utförlig och beskrivande. Men det vore intressant att se en utbenad beskrivning och budget eftersom de ska spegla de faktiska kostnaderna.</p> <p>Stora delar av avgifterna ser, utifrån sett, orimliga ut. Vari ligger t ex kostnaderna för att hålla ett oförändrat register över certifikat, luftfartyg etc?</p> <p>Avgifter för ändringar, registreringar eller kontrollverksamhet är lättare att förstå utan att vara insatt.</p> <p>Exemplet i punkt 1.2 om att en bransch har nytta av stickkontroller är mycket bra. Men vad är det för fördelar för till exempel privata luftfartygsägare att betala årliga avgifter för stickkontroller som eventuellt skall utföras. Avgiften borde istället betalas i samband med en stickkontroll.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Registerhållning</b> Registerhållningen hos oss sker i olika datorbaserade system, som är sär skilt anpassade utifrån de krav och behov som finns beroende på vad registreringen gäller. Kostnaderna för registerhållningen består av kostnader för systemet i sig. Det kan handla om utveckling, drift, förvaltning och anpassning till olika krav som it-säkerhet och tillgänglighet. Här finns också kostnader för registervård som måste göras i systemet (till exempel uppdatering av innehåll som adressuppgifter och uppgifter om luftfartyg). Dessa kostnader är de som utgör underlaget för registerhållningsavgifterna inom luftfarten, och det är alltså detta du betalar för. Avgiften täcker även kostnader för att lämna ut vissa uppgifter ur luftfartygsregistret eller inskrivningsregistret för luftfartyg.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Nykvarns kommun	<p><b>Sammanfattning av ärendet</b> Transportstyrelsens förslår en revidering av avgifterna i föreskrifterna (TSFS</p>	Inget att kommentera.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>2016:105) i syfte att uppnå självkostnadstäckning. Inom järnvägsområdet, som Nykvarns kommun som järnvägsägare i första hand berörs av, föreslår Transportstyrelsen flera tillfälliga sänkningar av avgifter eftersom Transportstyrelsen tidigare har haft för höga avgifter jämfört med deras kostnader. Nykvarns kommun är positiv till de sänkningar av avgifterna som Transportstyrelsen föreslår och ställer sig därför bakom förslaget.</p> <p><b>Ekonomiska konsekvenser</b> Kommer Transportstyrelsen anta förslaget så innebär detta att Nykvarns kommun som järnvägsinfrastrukturägare kommer att få en sänkt årlig avgift från 21000 kr 10000 kr.</p>	
KSAK	<p><b>Generellt önskar KSAK framföra följande:</b> Vi uppskattar att transportstyrelsen verkar för positiv utveckling av allmänflyget. Vi ser att sänkta avgifter som ni föreslaget verkar positivt i fråga.</p> <p>Avseende avgiftsökningar ser vi ett behov av att höjningarna hellre görs kontinuerligt med mindre justeringar än att höja avgifterna få gånger med 50% till 100%. Vi föreslår lägre höjningar som görs frekvent över tid, t ex över 3-5 år.</p> <p>Syftet med avgiftssänkningar är att få fler allmänflygplan registrerade och icke flygbara luftfarkoster bli avregistrerade. Underlätta för äganderättsändringar mellan nya ägare.</p> <p>Möjliggöra etablering av fler verkstäder och anställning av fler tekniker. Idag har vi brist av verkstäder, CAMO och tekniker vilket verkar vara en utmaning fler år framåt. Bristen beror bl. a. på lönsamhetsbrist, naturliga avgångar av tekniker då många pensioneras, låg betalningsvilja av luftfartygsägare och långa transporter till CAMO och verkstäder m.fl. orsaker. De ny utexaminerade teknikerna söker sig i regel inte till allmänflyget utan till de kommersiella operatörerna vilket kan ses som ett hot både för kommersiellaflyget och allmänflyget.</p> <p>Vi saknar i remissen hur Transportstyrelsen avser att hantera luftfartygen Drönare. För drönare kategori 5 (kommersiella och nytto-drönare) föreslår vi att de bör hanteras på samma sätt som luftfartygskategorier upp till 5 700 kg. Dvs. att de ska inkluderas i avgiftshanteringen.</p> <p>Vi ser att vid en eventuell utökad delegering för KSAK-M förmodas kostnadsbördan minskas hos Transportstyrelsen och i förlängning även hos luftfartygsägare, piloter och brukare. KSAK utför arbetet förmodligen till 1/3 av vad TS interndebitering, ca 1</p>	<p><b>Avgiftsökningar</b> Vi gör årligen en översyn av avgifterna så att våra intäkter på sikt motsvarar våra kostnader och i övrigt stämmer överens med de principer som beskrivits i det inledande avsnittet. Vår ambition är att hålla avgifterna stabila och undvika justeringar varje år. Vart tredje år genomför vi istället en större genomlysning av samtliga avgifter och då gör vi också de avgiftsförändringar som krävs. Avgiftsförslaget till 2020 är resultatet av en sådan mer genomgripande översyn och vi har för avsikt att merparten av avgifterna nu ska vara oförändrade på några års sikt.</p> <p><b>Avgifterna för drönare</b> Avgifter för drönare enligt den nya EU-förordning som började gälla i juni 2019 kommer att börja gälla i Sverige från och med 1 juli 2020. Först under våren 2020 kommer vi att ta fram ett förslag på nya avgifter. Då kommer vi att skicka förslaget på remiss.</p> <p><b>Avgifter för registeråtgärder</b> Vi noterar de synpunkter som framförs av KSAK och tar dem i beaktande inför framtida avgiftsförändringar.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>500 kr/h mot KSAK 400-500 kr/h.</p> <p>Nedan är beaktat av samtliga luftfartygskategorier upp till 5 700 kg.</p> <p><b>Svar på remiss TFS 2016105</b> <b>Förändrade avgifter för registerhållning av luftfartyg</b> Framst önskar vi peka på några avgifter i 11 kap. Äganderättsändring, Innehavsändring, Avregistrering.</p> <p>Avgifterna för dessa registreringsåtgärder anser vi redan idag vara för höga varför vi önskar att ni ytterligare analyserar orsak och verkan vid föreslagna avgiftshöjningar.</p> <p>De delegerande parterna (KSAK, EAA och Segel) har idag många flygplan i respektive register, ultralätta flygplan, x-klassade och segelflygplan utan flygtillstånd. Dessa luftfartyg är utan ekonomiskt värde och kommer förmodligen aldrig flygas mer.</p> <p>Vi bedömer att detta även gäller för Transportstyrelsens register avseende normalklassade luftfartyg upp till 5 700kg.</p> <p>Med den föreslagna höjningen av avgiften för avregistreringen bedömer vi att ägarna låter luftfartygen stå kvar i registret utan flygtillstånd och/eller luftvärdighet.</p> <p>Vi bedömer att samma sak gäller för innehavsändring och äganderättsändring, i vissa fall kan kostnaden för detta vara högre än själva luftfartyget.</p> <p><b>Förändrade avgifter för underhållsverkstäder och underhållsorganisationer</b> I allmänflyget råder det idag brist av verkstäder, CAMO och tekniker oavsett luftfartygskategori upp till 5 700kg.</p> <p>Det påverkar negativt på flygsäkerheten i allmänhet och i synnerhet hjälpflyget, så som brandflyg m.fl. civila uppdrag för samhället.</p> <p>Med den föreslagna höjningen av avgiften för verkstäder och underhållsorganisationer bedömer vi att tillväxten av underhållsinstanser och tillgång av tekniker fortsatt kommer att minska och i vissa fall avvecklas.</p>	



Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Vi hoppas att Transportstyrelsen väger in betydelsen av ovan reflektioner till förbättrade villkor för flygplanägare, brukare, verkstäder och i förlängningen tekniker.	
Kustbevakningen	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Privatperson	<p>Jag är förvisso lyckligt lottad som har haft möjlighet att förverkliga den dröm som började gro redan när jag gjorde min första segelflygstart som 15-åring i början på 80-talet: Drömmen om att en dag kunna skaffa sig ett eget flygplan.</p> <p>Visst, det är inte något glänsande superskepp – utan en lite skamfilad, drygt 50 år gammal fransk skönhet. Den kostade som en gammal Volvo, men är i gott tekniskt skick och låter mig och min hustru utöva det som kommit att bli en stor del av vårt gemensamma liv. Vi är inte på något sätt unika, utan vi är många som gör liknande prioriteringar för att kunna uppfylla drömmen om att flyga.</p> <p>Det känns därför mycket främmande att ta del av Transportstyrelsens avgiftsremiss och konstatera att vi som flygplansägare betraktas som vilken kommersiellt driven organisation som helst. Att vi är en del av ett större kollektiv och anses kunna bära höga kostnader och ännu högre avgiftsnivåer.</p> <p>Men det stämmer helt enkelt inte.</p> <p>Som privatpersoner kan vi inte fakturera några kunder eller fördela ökande avgifter på ett större antal intressenter. Vi betalar varje avgift med vår beskattade lön och vi måste väga varje sådan avgift mot någon annan utgift eller kompromissa bort utrustning.</p> <p>Redan idag består orimligt mycket av kostnaderna av avgifter, avgifter som omöjliga kan motiveras med de små omkostnader småflygplan förorsakar myndigheten. I praktiken innebär det för oss privatägare att ökande avgifter ytterligare minskar utrymmet för mer flygande och tekniska uppgraderingar – och därmed faktiskt motverkar flygsäkerhetsmålen.</p> <p>Det är därför hög tid att Luftfart betraktar privatpersoner som den kostnadskänsliga grupp vi faktiskt är och att Luftfart fördelar sina kostnader för våra certifikat, behörigheter och flygplan därefter. Att som föreslaget höja redan höga avgifter med upp till 67% är helt oacceptabelt.</p>	<p>Vi får ofta synpunkten att de avgifter som upplevs som höga hotar enskildas möjligheter att utöva sina intressen eller sin hobby för att det blir för dyrt. Det är givetvis beklagligt. Men vi har svårt att se att särskilda hänsyn kan tas till hobbyutövare vid avgiftssättningen. Reglerna ger oss inte möjlighet att bestämma storleken på avgifterna på ett sätt som främjar vissa intressen framför andra.</p> <p>Vi vill dock medverka till att det blir så enkelt och billigt som möjligt att utöva sitt flygintresse med bibehållen säkerhet. Det gör vi genom att vi verkar för att effektivisera regelverk, tillsyn, registerhållning och processer kopplade till dessa uppdrag samt genom att förenkla och minimera kraven där så är möjligt med bibehållen hänsyn till de mål som finns med verksamheten.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Chalmers tekniska högskola	Chalmers ställer sig positiva till förslaget att sänka avgifterna för personliga behörigheter och certifikat gällande sjöfart. I övrigt har vi inga synpunkter.	Inget att kommentera.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Kommerskollegium	<p><b>Sammanfattning</b> Kommerskollegium gör bedömningen att rubricerat förslag inte behöver anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom det inte innehåller några tekniska föreskrifter. Kommerskollegium gör däremot bedömningen att förslaget kan omfattas av anmälningsplikt enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.</p> <p><b>Kommerskollegiums uppdrag</b> Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Kommerskollegiums uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt.</p> <p><b>Anmälan av tekniska föreskrifter</b> Enligt 6 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter (Förordningen genomför anmälningsdirektivet för tekniska föreskrifter ([EU] 2015/1535) och Världshandelsorganisationens (WTO) TBT-avtal (Agreement on Technical Barriers to Trade) i svensk lagstiftning.). Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler.</p> <p>Tekniska föreskrifter är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser (2 § 1 p. förordningen om tekniska regler).</p> <p>Transportstyrelsen föreslår ändringar i föreskrifter om avgifter inför år 2020. Avgifterna tas ut för att täcka Transportstyrelsens verksamhet vad gäller exempelvis tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning.</p> <p>Kommerskollegium bedömer att föreskrifterna inte innehåller några anmälningspliktiga tekniska föreskrifter eftersom ändringarna främst avser avgifter för ärendehantering. Förslaget omfattas därmed inte av anmälningsplikt enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.</p> <p><b>Anmälan av nya krav på tjänsteverksamhet</b> Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till</p>	<p>Vi tackar för synpunkterna. De tjänster som berörs kommer att anmälas i särskild ordning.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>tjänstedirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden, artiklarna 15.7 och 39.5.), följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium.</p> <p>Tjänstedirektivet är endast tillämpligt på krav som påverkar tillträdet till eller utövandet av en tjänsteverksamhet (Skäl 9). Det innebär att regler som måste följas av enbart privatpersoner, eller på samma sätt av både tjänsteleverantörer och privatpersoner och som inte särskilt reglerar eller särskilt påverkar en tjänsteverksamhet, inte omfattas av direktivet och dess anmälningsplikt. Enligt kollegiets bedömning omfattar detta undantag exempelvis vissa av förslaget av avgiftsförändringar gällande piloter.</p> <p>Vidare är tjänstedirektivet inte tillämpligt på tjänster på transportområdet som omfattas av avdelning V i EG-fördraget (nuvarande avdelning VI i EUF-fördraget) (Artikel 2.2 (d)). Detta undantags omfattning har bland annat behandlats av EU-domstolen i mål C-168/14, som klargör att tjänster med nära anknytning till själva transporttjänsten omfattas av undantaget (Se punkt 47 i domen). I sin bedömning av det aktuella fallet tog domstolen bland annat fasta på att de i målet aktuella EU-direktiven hade antagits med stöd av artiklar som återfinns i fördragets avsnitt om transporter (Se punkt 49 i domen). En annan dom av intresse är den i förenade målen C-340/14 och C-341/14, där EU-domstolen ansåg att passagerarrundturer med båt i staden Amsterdam inte huvudsakligen var en transporttjänst och därmed inte omfattades av undantaget.</p> <p>Enligt Kommerskollegiums bedömning omfattas sannolikt de flesta tjänster som regleras genom föreliggande förslag av undantaget för tjänster på transportområdet. Någon anmälningsplikt enligt direktivet föreligger därför inte för avgiftsändringarna gällande dessa tjänster. Kollegiet bedömer dock att Transportstyrelsen i egenskap av sektorsmyndighet har bättre kunskap om området och därför är bättre lämpad att avgöra denna fråga.</p> <p>Kommerskollegium vill dock lyfta några tjänster som berörs av förslaget där undantagets tillämplighet särskilt kan diskuteras. Det gäller de examinations- och utbildningstjänster som omnämns inom flera områden. I kommissionens handbok för genomförandet av tjänstedirektivet nämns nämligen körskolor som exempel på verksamheter som inte omfattas av undantaget (<a href="https://publications.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/a4987fe6-d74b-4f4f-8539-b80297d29715/language-sv">https://publications.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/a4987fe6-d74b-4f4f-8539-b80297d29715/language-sv</a>). Se exempelvis den engelska versionen av handboken då man i den svenska versionen felaktigt översatt körskolor till</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>skoltransporter.). De förslag som rör sådana verksamheter kan således omfattas av tjänstedirektivets anmälningsplikt.</p> <p>Slutligen bör även avgiften avseende flygläkare omnämnas. Om inte transportundantaget är tillämpligt även på denna tjänst omfattas den sannolikt av undantaget för hälso- och sjukvårdstjänster (Artikel 2.2 (f)). Den föreslagna avgiftsändringen gällande flygläkare behöver enligt kollegiets bedömning därför inte anmälas.</p>	
Transportföretagen	<p>Transportföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbanscher, samt säkerhetsbranschen. I våra nio förbund finns drygt 10 100 medlemsföretag med tillsammans ca 217 000 anställda. Sammantaget gör det oss till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. I syfte att skapa goda förutsättningar för våra medlemmar att verka arbetar vi även med näringspolitiska frågor och kompetensförsörjning.</p> <p><b>Transportföretagen har följande synpunkter på Transportstyrelsens förslag till revidering av avgifter (dnr TSF 2019-17).</b></p> <p>Vid ett avgiftssystem är det viktigt att avgiftsättningen är transparent, tydlig och rättvis. Avgiftsättningen måste vara förutsebar och långsiktig. Våra medlemsföretag är angelägna om och gagnas av stabila och långsiktiga verksamhetsförutsättningar. Transportstyrelsens inriktning att avgifterna ska vara i balans på tre till fem års sikt är därför rimlig. Det är också mycket positivt med myndighetens strävan att vilja redovisa kostnadsfördelningen och att utvecklingsarbetet ska fortsätta med att göra det tydligt vilka kostnadskomponenter verksamheten består av och hur dessa utvecklas över tid. Att myndigheten genomför översyn för att de avgifter som debiteras motsvarar de kostnader myndigheten har ser vi som positivt.</p> <p>I sammanhanget anför vi måhända den självklara synpunkten att vi anser att det är angeläget att Transportstyrelsen till fullo utnyttjar de möjligheter som digitaliseringen medför. Detta för att effektivisera verksamheten men också för att förbättra servicen gentemot myndighetens kunder, i detta fall Transportföretagens medlemmar. Samtidigt utgår vi från att Transportstyrelsen har ambitionen att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar. När Transportstyrelsen tar fram nya regler, eller införlivar EU-rätt, är det därför mycket viktigt att genomarbetade konsekvensanalyser tas fram inklusive en redovisning av hur nya avgifter påverkar transportnäringens konkurrenskraft.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Sänkningar inom marknadstillsyn</b> Vi håller med om att det är olyckligt att avgiften infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd för huvudspår sänks med så pass stort belopp. Orsaken till detta är att vi avvaktat regelutveckling kopplat till fjärde järnvägspaketet i kombination med att vi haft en högre ambitionsnivå för tillsynen. Kritiken är befogad, Transportstyrelsen borde med facit i hand sänkt avgiften redan 2018.</p> <p><b>Avgiften för tillsyn av företag med trafikillstånd</b> Transportstyrelsen har förståelse för att höjningen är upplevs som kraftig. Om vi tittar tillbaka historiskt så sänktes tillsynsavgiften från 1 400 kronor till 700 kronor år för ett par år sedan då verksamheten visade att överskott.</p> <p>Vi behöver återgå till en nivå som balanserar kostnader och intäkter på ett bättre sätt. Vi har utrett möjligheten att sprida ut höjningen över flera år. Dessvärre medför förslaget att verksamheten skapar ett underskott som kommer resultera i ännu högre höjningar framöver. Förslaget innebär också ändrade avgifter vid ett flertal tillfällen vilket driver kostnader för myndigheten att administrera samt skapar osäkerhet för branschen längre fram om storleken på avgiften.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportföretagen ser det som positivt att Transportstyrelsen regelbundet ser över de interna kostnaderna och rationaliserar hanteringen av tillstånd, tillsyn och registerhållning. Samtidigt konstaterar vi med stor förvåning de kraftiga sänkningar som sker för de tillståndshavare som rubriceras som "infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd för huvudspår", där den högsta avgiften sänks från 4 500 000 kr till 500 000 kr. Att en dylik sänkning av avgifterna får positiva effekter för dessa är otvetydigt men det ger upphov till ett antal frågeställningar från vår sida.</p> <p>Transportstyrelsen argumenterar för en strävan att ha en så effektiv verksamhet, en principiell inställning vi sympatiserar med. Samtidigt ställer vi oss mycket frågande till hur det kan komma sig att avgiftsnivån varit så felaktig tidigare. Därför efterlyser vi en detaljerad redovisning av detaljerna kring detta liksom en redogörelse för hur exakt myndighetens kostnadsdebitering är uppbyggd. Grava skevheter ser vi som helt oacceptabla och stora differenser anser vi nogsamt ska klarläggas.</p> <p>Därtill anser Transportföretagen att den timdebitering på 1 200 till 1 400 kronor som Transportstyrelsen föreslår är omotiverat hög och överstiger nivån för kvalificerade konsulter inom transportområdet. Enär timtaxorna för myndigheten endast ska täcka kostnaderna för förrättningen självkostnadstäckningsprincipen – och inte myndighetens övriga kostnader, ställer vi oss frågande till att myndigheten tillämpar en "enhetstaxa". Vi anser att det näppeligen kan vara så att alla insatser kräver en ensartad kompetens och insats, något som vi anser motiverar en differentierad taxa beroende på den insats som görs i varje specifikt fall.</p> <p>Transportföretagen vill fästa fokus på att även om kostnaderna för företagen synes vara marginella i den mån det sker en avgiftshöjning, bidrar många små avgiftshöjningar till en försämrad utvecklingskraft inom transportsektorn. Detta i sin tur strider mot andra angelägna samhällsekonomiska och transportpolitiska mål som Transportstyrelsen har att följa. Transportföretagen vill därtill understryka att förutom själva avgifterna som Transportstyrelsen debiterar företagen tillkommer administrativa kostnader. Det är därför angeläget att Transportstyrelsen ser över faktureringen av företagen i syfte att minska såväl företagets som myndighetens kostnader för hanteringen av avgiftssystemen. Att använda sig av principen att debitera en avgift när tillsyn görs ser Transportföretagen som positivt. Detta förhållningssätt ger möjlighet till en enkel och begriplig debiteringsmodell som ligger till grund för en transparent och tydlig process då tillsynsinsatser genomförs.</p>	<p>Utifrån remissvaren har vi genomfört ytterligare dialog med vissa branschföreträdare och diskuterat förslaget om en successiv höjning. I denna dialog har vi kommit fram till att fördelarna med en engångshöjning överväger de som finns med en successiv höjning.</p> <p><b>Avgifter för hamnverksamhet</b> Även om en höjning på mellan 35 och 45 procent kan verka mycket så handlar det om en ökning på cirka 4 000 kr, vilket gör att vi bedömer att avgiftshöjningen inte får märkbara negativa konsekvenser. Målsättningen är att undvika mindre förändringar ofta och i stället genomföra större förändringar med några års mellanrum. Förändringarna kommer då bli större när de väl genomförs.</p> <p><b>Luftfartygsregisterärenden</b> Den senaste större justeringen av avgifterna för luftfartygsregisterärenden gjordes inför 2016. Därefter har avgifterna varit i stort sett oförändrade. Vi arbetar kontinuerligt med effektiviseringar av verksamheten för att kunna ha stabila avgifter på 3-5 års sikt.</p> <p>Vi bemöter frågor från bilagan under ett antal rubriker:</p> <p><b>CAO</b> Avgiften avser är ny typ av tillstånd där vi saknar underlag att räkna på. Vi har därför gjort en bedömning av tidsåtgång och kostnader för vår tillsyn av organisationer med det här tillståndet.</p> <p><b>Nationella konstruktions- och tillverkningsorganisationer</b> Avgiften avser en ny typ av tillstånd och vi har gjort en bedömning av tidsåtgång och kostnader för vår tillsyn av organisationer med det här tillståndet.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportföretagen är kritiska till den höjning som föreslås vad gäller avgiften för tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt taxitrafik- och yrkestrafiklagen. Samma principiella invändning anför Sveriges Bussföretag avseende att införa en ny avgift gällande tillsyn av passagerares rättigheter enligt busspassagerarförordningen. Även Svenska Flygbranschen stämmer in i kritiken då höjningar av flera tillsynsavgifter för flyget föreslås samtidigt som helt nya tillsynskategorier och avgifter tillkommer.</p> <p>Transportföretagen har i andra sammanhang haft synpunkter om hur myndighetens verksamhet finansieras och delar de synpunkter som Näringslivets Regelnämnd anför vad gäller tillsynsavgifter. Medlemsföretagens verksamhet, som ska belasta myndighetens kostnader, bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Dagens skattenivå för företagare utgår dessutom ifrån att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Att ytterligare belasta medlemsföretagen i respektive organisation med olika slags avgifter innebär onödiga kostnader som totalt sett fördyrar verksamheten.</p> <p>Vad gäller avgifterna för hamnverksamheten vill Transportföretagen genom medlemsorganisationen Sveriges Hamnar tilläga att Transportstyrelsen menar att man inte höjt avgifterna sedan 2015, något som säkert äger sin riktighet. Samtidigt innebär de aviserade höjningarna en ökning på mellan 35 och 45 procent enligt den tabell som finns på sidan 49 i underlaget, vilket får anses vara kraftiga höjningar. Det är önskvärt för framtiden att Transportstyrelsen hittar en adekvat debiteringsmodell för att undvika kraftiga prisstegringar.</p> <p>Transportföretagen vill också särskilt belysa det i många delar snabbt ökande samlade avgiftstrycket på transportföretagen. Det kan i dagsläget inte uteslutas att nya kostnader kommer att slå hårt mot särskilt mindre aktörer. Ett exempel vi önskar lyfta är flygbranschen som befinner sig i ett mycket känsligt läge med sviktande trafikunderlag samtidigt som många investeringar måste göras för att erbjuda effektivare infrastruktur och uppfylla nya regler från ICAO och EU. Flygplatsavgifterna, avgifter för flygtrafikledning och GAS-avgifter (flygplatssäkerhet) stiger därför kraftigt. Lägg därtill kostnader p.g.a. flygskatt, EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) och snart en gradvis kostsam reduktionsplikt för att stimulera tillgången på biobränsle, Situationen för regional- och inrikesflyg samt bruksflyget är mycket ansträngd.</p> <p>Transportföretagen vill framföra att det i dagsläget finns anledning för myndigheten att särskilt analysera hur höjda avgifter kommer att påverka det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar</p>	<p><b>Grundläggande tillstånd för pilotutbildning och skoltillstånd</b></p> <p>De avgiftsförändringar som vi föreslår speglar på ett bättre sätt den tid som vår tillsyn av utbildningsverksamheter tar. I vår tillsyn är det ingen skillnad mellan de olika tillstånden och därför slår vi samman avgiften till en gemensam. Grundavgiften höjs för några skolor och sänks för andra. Total rör det sig om en förändring på mellan -1 000 kronor och +4 000 kronor. Vi förklarar också i remissutskicket hur vi ska reducera oförutsägbarheten i avgifter genom att föra en dialog med tillståndshavarna om planerade tillsynsaktiviteter av tillkommande lokaliseringssorter i samband med ordinarie tillsyn.</p> <p><b>Flygoperativa tillstånd</b></p> <p>Vi höjer avgifterna för flygoperativa tillstånd med ca 6 procent. Avgifterna har varit oförändrade sedan 2017. Innan dess har det skett en succesiv sänkning mellan åren 2013-2017. Den nya avgiften för interoperabilitet ska täcka kostnader för samordning med andra berörda medlemsstater. I samband med att möjligheten har öppnat sig har också EASA ställt ökade krav på att berörda medlemsstater koordinerar och samordnar sin tillsyn. Vi har svårt att avgöra tidsåtgången och avgiften för interoperabilitet kan komma att justeras när vi får bättre underlag för att bedöma kostnaderna.</p> <p><b>Farligt gods</b></p> <p>Avgifterna för farligt gods har varit oförändrade sen 2013, då vi sänkte dem. Procentuellt höjs avgifterna mycket men i kronor är höjningarna mellan 1 380 kr och 2 950 kr. Vi har gjort bedömningen att avgiftshöjningen inte får märkbara negativa konsekvenser.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.</p> <p>När den samlade kostnadsbilden för en hel bransch på kort tid nu förvärras i kombination med sviktande trafikunderlag måste alla parter i värdekedjan, inklusive myndigheter, se över sina kostnader för att inte industrin ska drabbas för hårt. Företagen ser över sina kostnader och vidtar kraftfulla åtgärder för att kunna konkurrera. Även Transportstyrelsen måste bidra på samma sätt och vi saknar helt en diskussion i remissen om hur Transportstyrelsen själv försöker undvika kostnadsökningar, generellt men också per kostnadsökning. Det vi kan läsa är istället repetition av texten "De nuvarande avgifterna är för låga och täcker inte våra kostnader. För att komma i balans mellan intäkter och kostnader föreslår vi därför höjningar." Transportföretagen anser att detta inte motsvarar de krav på transparens, krav på egna effektiviseringar och förståelse för branschens ekonomiska villkor som det betalande kollektivet bör kunna ställa på sin myndighet.</p> <p>Det är i detta sammanhang som vi ser allvarligt på de aviserade avgiftshöjningarna för luftfarten, bland luftfartygsregistret, övervakning av luftvärdighet, flygoperativa tillstånd, farligt gods och tillsyn inom luftfartsskydd på flygplatser, men även andra avgifter behöver kommenteras. Detta görs i detalj i bilagan.</p> <p>Avslutningsvis vill Transportföretagen för att transparensen skall öka se ett åtagande av Transportstyrelsen att varje föreslagen större avgiftshöjning eller ny avgift åtföljs av en redogörelse vilka åtgärder man vidtagit för att begränsa avgiftshöjningen samt, om en höjning anses oundviklig, dels vilka effekter det får för företagen i mer detalj och särskilt för SMEs (detaljerad ekonomisk konsekvensutredning), dels vad som skulle hända om inte avgiftshöjningen genomförs (gör inget-alternativet) och slutligen vilka positiva effekter avgiftshöjningen företagen kan räkna med om man kommer betala mer till myndigheten (t.ex. snabbare handläggning av ärenden, fler inspektörer mm.). Vi vill även uppmuntra Transportstyrelsen att utveckla ett system av nyckeltal som möjliggör egen mätning av effektiviteten och som kan redovisas transparent till branschen för diskussion och jämförelseunderlag vid framtida avgiftskonsultationer.</p> <p><b>Bilaga: Detaljerade kommentarer ang. avgifter för luftfarten från Svenska Flygbranschen (SFB)</b> Här följer SFB:s detaljerade kommentarer för det föreslagna avgiftsökningarna för luftfarten.</p>	<p>Vi noterar också er synpunkt att detta bör finansieras med skattemedel.</p> <p><b>Leverantörer av flygtrafiktjänst</b> De ökade kostnaderna för utbildning av flygtrafiktjänst beror på att vi har behövt lägga mer tid på tillsyn av utbildningen av flygtrafikledare på grund av den nya förordningen (EU) 2015/340. Förordningen infördes 2016 och vi har inte ändrat avgifterna sedan dess, även om regelverket ställt ökade krav på tillsyn. Vi justerar nu därför avgifterna för att komma i balans mellan intäkter och kostnader. Den nya avgiften för lokal utbildning av flygtrafikledare avser att göra skillnad mellan de organisationer som bedriver inledande utbildning och de som bedriver lokal utbildning eftersom vår tillsyn kommer att skilja sig åt beroende på verksamhet.</p> <p>Vi tar till oss av Transportföretagens slutliga synpunkter i bilagan och ska ha de i åtanke vid nästa större avgiftsoversyn.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>- Avgifterna för <b>luftfartygsregisterärenden</b> föreslås höjas med cirka 7–40 procent och inskrivningsavgifterna höjs med cirka 20 procent. Det här handlar om stora höjningar som riskerar att ytterligare reducera svenska flygplansflottan. Förklaringen Transportstyrelsen lyder kort: "De nuvarande avgifterna är för låga och täcker inte kostnaderna och vi föreslår därför höjningar." Denna information är inte tillräcklig för branschen att kunna analysera avgiftshöjningen och eventuellt komma med förslag hur vi kan undvika höjningarna. Det är viktigt för såväl myndigheter som näringen att Sverige är en attraktiv flaggstat. Det var även den bakomliggande orsaken till att Sverige tillrätt den s.k. Kapstadskonventionen och det tillhörande luftfartsprotokollet.</p> <p>- Avgifterna för <b>CAO</b> är satta på en mycket hög nivå och vi ifrågasätter dels det höga timpriset, dels de höga fasta avgifterna. Vi vill även se övergångsbestämmelser som garanterar att ingen riskerar att få betala dubbelt vid byte av system.</p> <p>- Avgifterna för <b>nationella konstruktions- och tillverkningsorganisationer</b> är också satt för höga timkostnad och fasta avgifterna). I sammanhanget bör Transportstyrelsen även överväga hur certifiering och tillsyn av ny teknik och nya procedurer skall betalas. Flyget står inför ett grönt tekniksprång och de företag som går före ska inte behöva belastas på ett sätt som gör att språnget försenas eller uteblir. SFB tog upp denna fråga med Transportstyrelsen vid avgiftskonsultationsmötet tidigare i år men ser tyvärr inga spår av detta i remissunderlaget.</p> <p>- Avgiftsnivåerna för <b>grundläggande tillstånd för pilotutbildning och skoltillstånd</b> är svåra att acceptera då de bland annat kommer att fördyra för organisationerna och i slutledet piloter (och blivande piloter) i ett läge där pilotbristen gradvis börjar bli kännbar. Det är vidare inte acceptabelt att förslå avgifter som inte är förutsebara. Transportstyrelsen själva skriver när det gäller "lokaliseringsort": "Den löpande avgiften för tillkommande lokaliseringsort kan möjligen ge en viss svårighet för tillståndsinnehavaren att bedöma sin kostnad jämfört med dagens fasta avgift". Avgifterna måste vara förutsebara och transparent satta; det är mycket tveksamt om detta krav uppnås här.</p> <p>- På området <b>flygoperativa tillstånd</b> föreslås smått överraskande avgiftshöjningar för samtliga kategorier tillstånd samt en mystisk avgift för tillstånd med "Interoperabilitet" dvs för tillståndshavare med aktiviteter i flera länder. Framförallt för de små företagen är avgiftshöjningar svåra att acceptera och vi vill som minimum se att varje avgiftshöjning motsvaras av en mätbar höjning av motprestation från</p>	



Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen samt att myndigheten gjort sitt yttersta för att undvika avgiftshöjningar genom effektivitetshöjning. Förklaringen att "Nuvarande avgifter är för låga och täcker inte kostnaderna" räcker inte för att motivera föreslagna avgiftshöjningar. När det gäller den nya avgiften för tillståndshavare med "interoperabilitet" förklarar inte Transportstyrelsen i detalj vad avgifterna skall täcka som inte redan täcks av nuvarande avgifter. Man diskuterar inte heller hur man skall avgränsa avgifterna gentemot motsvarande avgifter från de andra länderna som omfattas av "interoperabiliteten". Slutligen anger man i allmänna ordalag att avgiften årsvis måste gå upp utan att beskriva saken närmare. Det är helt omöjligt för ett företag att bedöma framtida avgifter. För att nå avsedda effektiviseringseffekter med "interoperabla" operatörer måste avgifterna hållas på resonabla nivåer och det är mycket viktigt att myndigheten inte sätter upp hinder för interoperabiliteten i form av alltför höga eller osäkra avgifter. Detta har man inte lyckats uppnå i remissen varför vi föreslår att Transportstyrelsen tar tillbaka förslaget för vidare behandling.</p> <p>Sammanfattningsvis angående detta område vill vi påpeka att antalet AOC innehavare stadigt sjunker och att Transportstyrelsens avgifter inte lockar fler företag att etablera sig i Sverige. "Kollektivet" blir allt mindre och avgifterna skjuter i höjden. För att vända utvecklingen behöver branschen Transportstyrelsens hjälp att hålla avgifterna på låga och förutsebara nivåer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avgifter för <b>"farligt gods"</b> föreslås kraftigt öka med den enkla motiveringen att nuvarande avgifter inte täcker nedlagt arbete och utan vidare resonemang om situationen som finns ute på marknaden. Transportstyrelsen vet att framförallt mindre företag kämpar med höga avgifter och ständigt ökande pålagor. Dessa företag närmar sig bristningsgränsen vad de klarar av i form av ökade avgifter och kan svårligen acceptera dessa avgiftsökningar. Då det företrädevis handlar om små- och medelstora företag som utför samhällsviktig verksamhet kräver vi att Transportstyrelsen söker ökad anslagsfinansiering för denna typ av tillstånd/ tillsyn.</li> <li>- Avgifterna för <b>leverantörer av flygtrafiktjänster</b> föreslås öka kraftigt, återigen med den enkla motiveringen att nuvarande avgifter inte täcker nedlagt arbete</li> </ul> <p>I slutändan är det flygbolagen som måste bära nästan alla kostnader och avgifter som flygets aktörer betalar. De flesta, om inte alla avgifter, som olika företag i flygbranschen betalar, slussas vidare till flygföretagen som befinner sig längst bort i kedjan. Som beskrivits ovan befinner sig flyget i en bekymmersam situation och kan inte länge absorbera för stora kostnadsökningar utan att förlora i konkurrens och</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>livskraft. Det är nu upp till samtliga luftfartens parter inklusive myndigheterna att hålla nere avgifterna så att rätt förutsättning för en återhämtning skapas. Vi förväntar oss att även Transportstyrelsen tar sitt ansvar och gör sitt yttersta för att hålla nere sina avgifter.</p>	
<p>Motorhistoriska riksförbundet (MHRF)</p>	<p>Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, begär genom denna framställa att Transportstyrelsen återkommer med förslag på en arbetsordning där vi tillsammans öppet och konstruktivt finner rimliga lösningar avseende den administration som bör krävas för att en ansökan om ursprungskontroll av historiska fordon ska godkännas.</p> <p>MHRF delar givetvis tanken på att stulna fordon eller falska handlingar inte ska vara i omlopp eller godkännas. Däremot anser vi att på det sätt som ursprungskontrollen utvecklats över tid har det medfört större kostnader och administration än nödvändigt.</p> <p>MHRF är väl förtrogen med de regler som bör tillämpas av Transportstyrelsen avseende avgiftsförordningen (1192:191), förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, förordning (2010:182) om ändring i förordning 2008:1300, Ekonomistyrningsverket föreskrifter liksom Transportstyrelsens årliga regleringsbrev.</p> <p>MHRF framställa avser i första ursprungskontrollens tillämpning av de regelverk som styr Transportstyrelsen uppdrag och dess konsekvenser, i andra hand de ekonomiska effekterna som en följd därav. MHRF anser att Transportstyrelsen inte tillämpar alla de möjligheter som finns i lagar, förordningar och föreskrifter avseende ursprungskontrollen för att tillgodose en proportionell hantering för att å ena sidan säkerställa att inte stulna fordon eller falska handlingar är i omlopp och å andra sidan rimliga dokument- och beviskrav på fordonsägaren.</p> <p>Med arbetsordning syftar vi på en arbetsgrupp bestående av företrädare från såväl Örebro, Borlänge som Norrköping och MHRF som har mandat att fatta beslut om vad som bör göras. Vi tror helt enkelt att en sådan ordning skulle både förenkla och snabba på framtida lösningar, VVFS 2007:490 är ett exempel på en föreskrift som bör uppdateras där Transportstyrelsen inbjöd till ett förmöte i januari 2012 och där vi snart 8 år senare endast fått muntliga dragningar vid olika tillfällen avseende en kommande TSFS. Föreskriften utgör en del av den samlade ursprungskontrollen av ett fordon och det synes märkligt att föreskrift VVFS 2007:492 ersatts av flera därpå följande TSFS liksom ändringsföreskrifter utan att VVFS 2007:490 uppdaterats!</p> <p>Till stöd för vad som ovan anförts ges några exempel nedan:</p>	<p>Transportstyrelsen bedömer att frågor som rör myndighetens tillämpning och hantering av ursprungskontroll får ske i den löpande samverkan som Transportstyrelsen har med MHRF.</p> <p>Transportstyrelsen strävar efter att den avgift som ska tas ut ska täcka de kostnader som vi har för verksamheten och att vi eftersträvar balans på 3-5 års sikt. Vi har under de senaste åren haft en större kostnadsökning till följd av bland annat ökade krav på it- och informations säkerhet. 2014 var inte dessa kostnadsökningar kända. De ökade kostnaderna har inneburit att vi nu har ett ackumulerat underskott. Med förslagen avgiftsökning beräknar vi att avgiften är i balans inom 3-5 år.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>1: Transportstyrelsens ska enligt förordning (2010:182) § 10 "se till att de regelverk och rutiner som myndigheten disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag.</p> <p>MHRF anser att så inte är fallet. Några exempel nedan belyser detta.</p> <p>2: Vid MHRFs senaste möte med TS UK i Örebro den 26 februari 2019 avseende återlämnandet av originalhandlingar framkom att UK ställer sig öppet frågande till att någon kan äga eller förvärva ett fordon utan att ägaren har äkta och giltiga registreringshandlingar. TS UK kräver därför alltid att sådan handling ska medfölja ansökan. Det är för MHRF ett helt nytt ställningstagande som går helt på tvärs mot tidigare tillämpning och gällande regler. Effekten av en sådan syn på dokument rörande historiska fordon som kan vara upp till 120 år gamla är att en ursprungsansökan svårligen kan godkännas och därmed allt oftare leda till att fordonsägaren får avslag på sin ansökan alternativt lägger ner oproportionerligt mycket tid och utgifter för att försöka uppfylla TS UKs krav. Det är inte rimligt.</p> <p>MHRF uppmanar därför TS UK att undantagsvis i de fall inga handlingar finns eller att dessa svårligen kan uppbringas i Sverige eller globalt att inte kräva uppvisandet av registreringshandling eller motsvarande i original eller vidimerad kopia. Stöd för det finns i Prop 2006/07:42, Förordning (2019:383) om fordons registrering och användning, VVFS 2007:490 om teknisk identifiering och TSFS 2010:89 om fastställande av årsmodell liksom i TS UK:s internutbildning december 2011 avseende</p> <p>Av Prop. 2006/07:42 framgår att ursprungskontrollen skulle delas upp i två delar, en dokument- och registerkontroll, åvilande Vägverket, respektive en kontroll av fordonets tekniska identitet, utgörande en del av registreringsbesiktningen åvilande besiktningsorganen. Regerings uppfattning var att begreppet "identifiera fordonet i 2 kap 6 § 1 fordonslagen skulle delas upp i två beståndsdelar, en dokumentkontroll och en teknisk kontroll av fordonets ursprung</p> <p>I Förordning (2019:383) om fordons registrering och användning anges i § 6 att "Ett fordon får godkännas vid en ursprungskontroll endast om dess ursprung med säkerhet kan fastställas. Vid en sådan kontroll ska fordonets identitet kontrolleras med</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>utgångspunkt i tidigare registrering, fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering.</p> <p>Av förordningen framgår att tidigare registrering är ett sätt att kontrollera fordonets identitet. Mer självklart torde vara övriga alternativ, fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning då det är direkt knutet till fordonet. Ett dokument kan innehålla felaktigheter medans fordonet talar för sig självt.</p> <p>I VVFS 2007:490 3 kap 3 § anges att "En utredning om tidigare registrering i Sverige och det underlag i övrigt som krävs för att fastställa att fordonet är ett historiskt fordon skall finnas vid den tekniska identifieringen. Utredning om tidigare registrering av ett historiskt fordon behövs dock inte om fordonet funnits i Sverige under de senaste tjugo åren.</p> <p>Allmänna råd till 3 §: Exempel på utredningsunderlag är äldre besiktningssinstrument, registreringsbevis, besiktningssunderlag och skattekvitto. Underlag för besiktningssorganets ställningstagande kan även vara en bedömning av Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) och vad i övrigt sägs i 5 S beträffande historiska fordon.</p> <p>Föreskrift TSFS 2010:89 (Transportstyrelsens föreskrifter om åsättande av årsmodell) tillkom för att lösa problem med fordon som importerats som skrot, liksom för fordon som byggts upp av delar från många fordon och där registreringshandling saknades. Enligt TS/Vjfg/Borlänge i november 2015 är föreskriften: - tillämplig för fordon som saknar handlingar som kan verifiera en tidigare registrering. Föreskriften tillkom på den tiden bilar importerades som skrot, utan t ex title, och skulle fungera som en "räddningsplanka" för hobbyfordon. Sådana fordon ska hänföras till ursprungskategorin egen tillverkning till skillnad från sådana som har dokument som hamnar i kategorin tidigare registrerat i Sverige, importerat fordon eller övrigt.</p> <p>3: Sedan tidigare kräver TS UK även att en svensk tullhandling ska kunna visas upp om fordonet vid något tillfälle förts in i landet. Det är givetvis rimligt om fordonet nyligen anlant till Sverige men om fordonet kom till Sverige för 50-60 års sedan är det inte rimligt. Att sedan någon i ett enskilt fall lyckats spåra svensk tullhandling från 1928 måste utgöra ett undantag om vad som är möjligt. Lika lite som det fall där TS UK kräver att en utländsk tullhandling ska kunna visas upp. Att en ägare sedan pga.</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>gynnande omständigheter lyckades få fram en Dansk tullhandling från 1931 får ses som ett rent unikum.</p> <p>MHRF uppmanar därför Transportstyrelsen att i det fall ett fordon bevisligen funnits i landet under lång tid att då utgå ifrån att fordonet tullades när det fördes in i landet. Att inte göra det innebär att fordonet kan komma att tullas in två gånger, 1958 och 2020!</p> <p>Tull debiteras enbart av det skälet att TS UK kräver en tullhandling. Tullverket kommer i många fall betala tillbaka inbetald tullavgift då historiska fordon idag är undantagna från tullavgift.</p> <p>Ett fordon kan klassificeras som samlarfordon av historiskt eller etnografiskt intresse och få tullfrihet om fordonet uppfyller vissa krav. Taric-numret för ett samlarfordon är 9705 00 00 90. Det ger tullfrihet och 12 procent i moms. Reglerna återfinns i den kompletterande anmärkningen till kapitel 97 i Tulltaxan.</p> <p>4: TS UK begär även in bilder på fordon i samband med ansökan. MHRF kan förstå att det ger stöd för att fordonet existerar. MHRF menar dock att den typen av dokument inte kan ha avsetts när ursprungskontrollen delades upp mellan å ena sidan Transportstyrelsen och å andra sidan besiktningsorganen. Vidare anser MHRF att de fall där TS UK granskar och ifrågasätter fordonets identitet efter att ha granskat bilder på t ex chassi-, motor-, ram-, eller kommission-nummer inte utgör en del av TS UKs uppdrag. Att fastställa fordonets tekniska identitet är istället en uppgift för besiktningsorganen och således inte grund för TS UK att inte godkänna en ansökan. MHRF uppmanar därför Transportstyrelsen att upphöra med att ifrågasätta fordonets identitet genom bildgranskning av själva fordonet.</p> <p>5: Transportstyrelsen har redovisat att kostnaden för att hantera ansökningar om ursprungskontroll uppgår till cirka 19 000 000 kronor årligen. Redovisningen beskriver var kostnaderna uppstår inklusive overheadkostnader, men inte den inbördes fördelningen.</p> <p>Transportstyrelsen har även redovisat att ursprungskontrollen sedan 2016 totalt gått med 13 000 000 kronor i underskott.</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen redovisar vidare att antalet ansökningar har minskat från över 30 000 till ca 20 000 årligen samtidigt som kostnaderna ökat avseende IT- och informationssäkerhets-kraven</p> <p>Transportstyrelsen avser därför att höja dagens avgift om 600 kronor (sänkt från 700 kronor från 2015-01-01 till 1 100 kronor 20200101. Syftet med höjningen till 1 100 kronor är att nå full självkostnadstäckning och balansera underskottet och eventuella framtida överskott och med mål att vara i balans inom 3 till 5 år.</p> <p>Vid en antagen genomsnittlig volym på 22 000 ansökningar för åren 2015 t.o.m 2019 så motsvarar den sänkta avgiften på 100 kronor ca 1 1 000 000 kronor av underskottet. Hade avgiften istället höjts 2015 med 20 kronor till 720 hade inget underskott uppstått då det samlat motsvarar 13 200 000 kronor. Kalkylen bygger på rimliga antagen och är inte exakt men visar ändå att en mindre höjning 2015 borde Transportstyrelsen uppfyllt kravet på full kostnadstäckning.</p> <p>Frågan är varför det nu krävs en höjning till 1 100 kronor? 1 100 kronor vid en volym på 20 000 ansökningar motsvarar 22 000 000 kronor, varav 3 000 000 ska täcka tidigare underskott, resterande 19 000 000 kronor täcker de kalkylerade kostnaderna 2020 och 3 till 5 år framåt i tiden.</p> <p>Svaret på frågan måste vara att Transportstyrelsen kostnader väsentligt ökat sedan 2008. Dåvarande Vägverket föreslog år 2007 att kostanden för ursprungskontrollen inledningsvis skulle vara 500 kronor för att sedan sänkas när möjlighet gavs. Vägverkets tanke var att den totala kostnaden för en privatperson skulle minska.</p> <p>Om driften utgörs av 19 000 000 kronor och intäkterna är 600 kronor per ansökan vid en volym på 25 000 så blir underskottet 4 000 000 kronor årligen 2015 till 2019. Såvitt MHRF förstått är siffran 25 000 som ett genomsnitt för dessa år för hög. Underskotten skulle minst motsvara 20 000 000 på fem år. Slutsatsen måste bli att kostnaderna tidigare varit väsentligt lägre alternativt att det för åren 2008 till 2014 ackumulerats ett överskott som avsågs att balanseras genom sänkningen 2015-01.01 till 600 kronor. Rent av både och. Då MHRF inte har tillgång till de exakta siffrorna avseende kostnader och intäkter för åren 2008 till 2019 fokuserar vi vår framställan på de skäl som vi kan se utgjort helhet eller delar till att kostnaderna ökat. Noteras kan att KPI för perioden januari 2008 till januari 2019 understiger 12 procent. Vilket är 60 kronor på de förutspådda 500 kronorna och 84 kronor på de 700 kronor som kom att tillämpas</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Hur kan då 500 kronor bli 1 100 kronor? MHRF menar att Transportstyrelsens ursprungskontroll över tid kommit att alltmer frångå den ursprungliga tanken från åren före 2008. Efter det att man övertog dokumentkontrollen från besiktningsföretagen har man valt, dels en snävare tillämpning där man bitvis helt bortser från de möjligheter som dagens regler medger, dels har man när det gäller fastställandet av fordonets identitet närmat sig besiktningsföretagens roll. Tillsammans har det lett till en mer omfattande administration än nödvändigt, längre handläggningstider i de enskilda fallen och ett kostnadsläge som inte kan anpassas med varierande volym över tid. För den invigde kan t ex Mål nr 6768-19 i förvaltningsrätten i Karlstad avseende ärende 20181107-0003 tjäna.</p>	
Karlskrona kommun	<p>Karlskrona hamn har erhållit rubricerade förslag för synpunkter. Då Karlskrona hamn är en del av Karlskrona kommuns organisation avges synpunkterna på förslaget från Karlskrona kommun.</p> <p>Karlskrona kommun ser positivt på att avgiftsuttaget från järnvägssektorn minskar. Transportstyrelsen pekar på att vissa avgiftssänkningar är tillfälliga för att balansera tidigare för höga avgifter. Från kommunens sida anser vi det nödvändigt att avgiftssänkningarna blir mer permanenta. Vi ser det som mycket angeläget att det sker en överflyttning av gods från väg till järnväg och då inte minst för att uppnå klimatmålen. I dagsläget går det ingen trafik på järnväg till och från Karlskrona hamn och det beror till stor del på kostnadsbilden för järnvägstransporter jämfört med lastbilstransporter.</p> <p>Inom sjöfartens område så påverkas kommunens mest av höjningarna av tillsynsavgifterna för sjöfartsskydd och hamnskydd. Även om det är relativt stora procentuella höjningar så rör det sig inte om så stora belopp. Detta innebär att det endast får marginell påverkan på hamnens resultat.</p> <p>När det gäller taxeförändringarna inom luftfartens och vägtrafikens område har vi inga synpunkter.</p>	<p>Vi noterar era synpunkter gällande avgiftshöjningarna inom sjöfart.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Sveriges Åkeriföretag	<p>Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Avgiften för tillsyn av företag med trafikillstånd</b></p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p><b>Sammanfattning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sveriges Åkeriföretag anser att höjningen för tillsyn av företag med trafikillstånd är för kraftig</li> <li>- Sveriges Åkeriföretag anser att höjningen ska spridas ut över tre år</li> <li>- Sveriges Åkeriföretag saknar vissa uppgifter vilket gör det omöjligt att bedöma rimligheten i det presenterade förslaget</li> <li>- Sveriges Åkeriföretag anser att de önskade uppgifterna tas fram och att en ny remissrunda genomförs</li> </ul> <p><b>Allmänt</b></p> <p>Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av Beskrivning av avgiftsförändringar. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande som särskilt gäller vägtrafik.</p> <p><b>Närmare om Beskrivning av avgiftsförändringar</b></p> <p>Sveriges Åkeriföretag anser att höjningen av tillsyn av företag med trafikillstånd enligt yrkestrafiklagen, se sidan 62, är för kraftig. Avgiften föreslås nu bli mer än fördubblad. Det är svårförståeligt att höjningen ska behöva bli så kraftig. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att höjningen sprids ut på tre år i stället. Detta skapar en bättre möjlighet att kontinuerligt göra uppföljning av intäkter och kostnader, och vid behov justera avgiften på ett mjukare sätt.</p> <p>Som Transportstyrelsen också konstaterar är merparten företag i godsbranschen mikroföretag. Många av dessa företag blir inte ens kontrollerade och för dessa känns avgiften ytterligare betungande eftersom man får absolut ingenting för den.</p> <p>Sveriges Åkeriföretag saknar en redovisning av hur intäkterna har utvecklats under fem år tillbaka i tiden, samt hur kostnaderna har utvecklats under samma tidsperiod. Vidare saknar vi en redovisning av vilka kontroller som görs och hur många de är. Vidare saknar vi en redovisning av vilka rationaliseringsåtgärder Transportstyrelsen har vidtagit och planerar att vidta. Detta sammantaget gör det omöjligt för Sveriges Åkeriföretag att bedöma ens rimligheten i det presenterade förslaget.</p>	<p>Transportstyrelsen har förståelse för att höjningen är upplevs som kraftig. Om vi tittar tillbaka historiskt så sänktes tillsynsavgiften från 1 400 kronor till 700 kronor år för ett par år sedan då verksamheten visade att överskott.</p> <p>Vi behöver återgå till en nivå som balanserar kostnader och intäkter på ett bättre sätt. Vi har utrett möjligheten att sprida ut höjningen över flera år. Dessvärre medför förslaget att verksamheten skapar ett underskott som kommer resultera i ännu högre höjningar framöver. Förslaget innebär också ändrade avgifter vid ett flertal tillfällen vilket driver kostnader för myndigheten att administrera samt skapar osäkerhet för branschen längre fram om storleken på avgiften.</p> <p>Utifrån remissvaren har vi genomfört ytterligare dialog med bland annat Sveriges Åkeriföretag och diskuterat förslaget om en successiv höjning. I denna dialog har vi kommit fram till att fördelarna med en engångshöjning överväger de som finns med en successiv höjning.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>



Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Sveriges Åkeriföretag föreslår att de efterfrågade uppgifterna tas fram och lämnas, samt att en ny remissrunda genomförs.</p> <p>Sveriges Åkeriföretag instämmer i att det i sig ska tas ut en årsavgift för kontrollen.</p> <p><b>Övrigt</b> Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.</p>	
<p>Näringslivets regelnämnd (NNR)</p>	<p>Näringslivets Regelnämnd NNR har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;</p> <p><b>Bakgrund</b> Transportstyrelsen bedriver myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning, som ska finansieras genom avgifter. Transportstyrelsen gör vart tredje år en större översyn och revidering av avgifterna i syfte att uppnå självkostnadstäckning och ett i övrigt ändamålsenligt avgiftsuttag. Det aktuella förslaget för år 2020 läggs fram efter en sådan större översyn och revidering.</p> <p>Transportstyrelsen förklarar inledningsvis att varje medarbetares arbetstid för varje uppgift, IT-kostnader, övriga kostnader samt gemensamma kostnader som exempelvis lokal-, ekonomi-, juridik- och arkivkostnader dokumenteras internt. Gemensamma kostnader fördelas utifrån omfång, på varje typ av myndighetsuppgift.</p> <p>Transportstyrelsen förklarar att mycket arbete läggs ner på uppföljning av kostnader och tidsredovisning så att alla kostnader hamnar inom rätt område och att rätt avgiftsbetalare belastas i slutändan.</p> <p><b>Inledning</b> NNR menar att avgifternas storlek och myndighetens bakomliggande kostnader beror på många olika faktorer i utformningen av myndighetens verksamhet. Med en väl utformad tillsyns- och tillståndsverksamhet där effektiviteten och måluppfyllelsen är det som styr kan avgifterna hållas låga och företagens upplevelse av avgifterna som relevanta och rimliga maximeras. NNR kommer därför i remissvaret inte enbart att bemöta det konkreta förslaget på avgiftsnivåer utan också att kritisera bristen på underlag som möjliggör för remissinstanserna att ta ställning till myndighetens effektivitet och måluppfyllelse.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Tillsyn</b> Vi har som ambition att vår tillsyn ska bedrivas riskbaserat i så hög utsträckning som möjligt, det vill säga att vi ska utföra tillsyn där störst risk föreligger och där vi ser att vi gör störst nytta. Detta är dock inte alltid möjligt, då vi i vissa regelverk har krav på viss omfattning på tillsynen.</p> <p>Vi tar med oss övriga synpunkter och förslag avseende tillsynen till verksamheten.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p><b>Avgifter</b> NNR finner det naturligt att Transportstyrelsen har de bästa avsikter att utforma sina avgifter på bästa sätt med utgångspunkt i dokumenterad arbetstid och dokumenterade gemensamma kostnader. NNR menar dock att även de bästa avsikter kan förfelas om inte underlagen tål att utsättas för en kritisk granskning av externa organ såsom exempelvis näringslivet. NNR menar att branschen självklart ska få möjlighet att ta ställning till rimligheten i arbetstid och gemensamma kostnader för varje typ av myndighetsåtgärd. För att kunna ta ställning och komma med synpunkter krävs en tydlig redovisning och sammanfattning av de interna data som myndigheten bör ha tillgång till och en sådan redovisning saknas helt i remissunderlagen. NNR menar att remissunderlagen måste kompletteras i det här avseendet och ånyo remitteras, innan beslut i ärendet kan fattas.</p> <p>När det gäller en av de större kostnaderna, personalkostnader, finns det stor anledning för remissinstanserna att ta ställning till vilken kompetensnivå som utnyttjas för respektive myndighetsuppgift och vilken kostnad som åsätts olika kompetensnivåer. Begränsad information delges remissinstanserna i detta sammanhang genom den rörliga timavgiften. Den rörliga timavgiften på järnvägsområdet föreslås visserligen sänkas från 1400 kr till 1200 kr per timme men den rörliga avgiften för sjöfarten och vägtrafiken föreslås ligga på 1400 kr per timme. NNR ser positivt på sänkningen men vill ifrågasätta relevansen av en enda timtaxa för all typ av rörligt avgiftsbelagt arbete inom myndigheten. NNR menar att timpriset 1400 kr indikerar ett arbete utfört av en högt kvalificerad anställd och utgör ett timpris som inte alla privatanställda konsulter inom exempelvis management eller juridik har möjlighet att ta ut. NNR frågar sig om inte Transportstyrelsen skulle ha möjlighet att låta mindre kvalificerad personal utföra vissa av de tjänster som belastas med en timtaxa på 1400 kr. NNR efterlyser en kostnadsredovisning som på ett tydligt sätt stöder den prissättning av rörligt myndighetsarbete som föreslås.</p> <p>Exempel på underlag som efterlyses av NNR är hur många ärenden som kommit in, hur många timmar som spenderats på respektive ärendetyp, kostnader för sjukfrånvaro etc. Uppgifter av sådan karaktär får anses vara vitala för att omvärlden ska kunna avgöra om det faktiskt är avgifter som motsvaras av erhållna motprestationer och inte en form av dold skatt som debiteras företag i berörd bransch.</p> <p><b>Avgifter debiteringstidpunkt</b> NNR har principiella invändningar mot ett generellt avgiftsupplägg för tillsyn som utgår</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>från en abonnemangstanke med en fast årlig avgift och en rörlig leverans i form av ett eventuellt tillsynsbesök med långa intervaller. NNR menar att transparensen i finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet skulle ha mycket att vinna på en obligatorisk efterhandsdebitering i samband med tillsynsbesök. En konsekvensbeskrivning av ett införande av en delvis efterhandsdebitering skulle förbättra utredningen avsevärt eftersom NNR menar att tidpunkten för debitering påverkar företagets förtroende för myndighetsutövningen. Med ett ökat förtroende från företagarnas sida bör effektiviteten i tillsynen kunna förbättras. Dessa effektivitetsvinster bör kunna kostnadsberäknas, om än med osäkerhetsfaktorer.</p> <p>För NNR innebär också efterhandsdebitering att företag som av olika anledningar får mycket tillsyn betalar mer än de företag som får mindre tillsyn. Om företag som får mycket tillsyn p.g.a. bedömt hög risk förstår vilka åtgärder som ska vidtas för att visa minskad risk i framtiden, ökar acceptansen för varierande totala avgifter för olika företag. NNR efterlyser en riskstyrd tillsyn och en fast årlig avgift kombinerad med en tillsynsdebitering i efterhand.</p> <p><b>Riskstyrd tillsyn</b> NNR menar att ett stärkt fokus på risk i samband med tillsyn skulle kunna leda till en effektivare tillsynsverksamhet med högre transportsäkerhet som resultat. En ökad effektivitet i tillsynsarbetet menar NNR har potential att leda till minskade kostnader för Transportstyrelsen och därmed lägre avgifter. Riskstyrd tillsyn har därför betydelse för denna remiss som rör avgifternas storlek.</p> <p>Med risk avser NNR att företag som på olika sätt visar att de bedriver en seriös verksamhet, exempelvis genom deltagande i kvalitetssäkringssystem, ska få mindre tillsyn samtidigt som andra företag får mer.</p> <p>En riskstyrd tillsyn kan också ta hänsyn till information från annan tillsyns- eller tillståndsverksamhet inom samma eller närbesläktad myndighetsverksamhet. NNR skulle vilja ta del av vilka informationskanaler, vid sidan om den egna tillsynsverksamheten, som utnyttjas för att styra tillsynen dit den gör störst nytta. En redovisning av sådan kunskapsinhämtning skulle kunna bidra till remissinstansernas möjlighet att bedöma effektiviteten i tillsynsverksamheten och relevansen i avgiftsuttaget.</p> <p>Eftersom tillsyn handlar om att bedöma verklighetens överensstämmelse med ett</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>teoretiskt regelverk måste det finnas en medvetenhet om att olika bedömningar av likartade omständigheter kan förekomma. Förekomsten av dessa olikheter behöver minimeras och NNR menar att Transportstyrelsen bättre behöver redovisa ett strukturerat arbete med att uppnå största möjliga samsyn mellan olika handläggare inom myndigheten. Med största möjliga likhet i bedömningar bör också den upplevda olikheten i handläggningseffektivitet i relation till avgiften, minska.</p> <p><b>Transparens</b> Transparens vid myndighetens tillsynsarbete har potential att öka förtroendet för verksamheten från företagets sida. Ett gott förtroende för tillsynsverksamheten har potential att stärka transportsäkerheten och leda till en effektivare tillsyn. En effektivare tillsyn har potential att sänka myndighetens kostnader och därmed avgiftsuttaget. NNR vill därför ta upp denna fråga i remissvaret.</p> <p>NNR noterar att Transportstyrelsen framhåller att avancerade IT-system används i stor utsträckning vid hanteringar av både tillsyn och tillståndsgivning. För att skapa allra bästa transparens i myndighetsutövningen vill då NNR slå ett slag för redovisning av samtliga beslut (dock avidentifierade vid behov) i en offentlig beslutsdatabas. Med hjälp av en sådan beslutsdatabas kan sedan ett företag göra en egen bedömning av relationen mellan avgiften och ärendets komplikationsgrad, jämfört med tidigare fattade beslut inom myndigheten.</p> <p><b>Effektivitet</b> NNR vill angående avgifterna till Transportstyrelsen framhålla att ett grundläggande krav är att en avgift alltid måste motsvaras av en motprestation. Av framställningen i remitterat underlag framgår att myndigheten tar ut avgifter som cirkulerar via statsbudgeten för att senare återkomma i form av anslag till myndigheten. Systemet med olika avgifter som cirkulerar på detta sätt medför att frågan om direkta motprestationer blir svår att följa p.g.a. tidsfördröjningen och att andra politiska intressen kan styra återföringen via nya anslag till kommande år och leda till en bristfällig redovisning av kostnadsutvecklingen för myndighetens olika verksamheter.</p> <p>I diskussionen om effektivitet vill också NNR framhålla följande. Avgifter ska per definition inte vara en finansieringskälla för utgifter som faller under statens generella ansvar som exempelvis vissa former av myndighetsutövning. Även kostnader som är kopplade till hur myndigheten drivs, och som kan bero på bl.a. personalpolitik och organisation, är frågor som påverkar effektiviteten i arbetet och bör enligt NNR</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>finansieras på annat sätt och inte via ökning av avgifterna. En transparent kostnads- och intäktredovisning för respektive avgift och mottagargrupp är i detta sammanhang därför viktig. Av kostnadsredovisningen är det vidare viktigt att det framgår vilka typer av kostnader som denna innefattar och hur kostnaderna fördelar sig på dessa.</p> <p><b>Internationell jämförelse</b> Utifrån underlaget går det inte att få någon uppfattning om hur de svenska avgifterna förhåller sig till andra länders avgifter. NNR menar att det på luftfartsområdet finns exempel på modeller för finansiering av tillsyn i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företagen. NNR anser att Transportstyrelsen bör göra en djupgående analys som kan ge ett underlag för en jämförelse av avgiftsnivåerna i omvärlden i förhållande till de som svenska företag behöver betala. Inom luftfarts- och järnvägsområdet finns omfattande internationella inslag och exempelvis den europeiska järnvägsmarknaden blir alltmer avreglerad och gemensam och behöver en internationell jämförelse. En viktig del i arbetet bör också vara att hitta lösningar som snarare bidrar till att förstärka de svenska företagens konkurrenskraft än försvaga densamma. I arbetet bör därför ingå att titta närmare på 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 och utreda om dessa skulle vara möjliga också i Sverige.</p> <p><b>Attityd vid tillsyn</b> Attityden vid myndighetens tillsynsarbete har potential att öka förtroendet för verksamheten från företagets sida. Ett gott förtroende för tillsynsverksamheten har potential att stärka transportsäkerheten och leda till en effektivare tillsyn. En effektivare tillsyn har potential att sänka myndighetens kostnader och därmed avgiftsuttaget. NNR vill därför ta upp denna fråga i remissvaret.</p> <p>NNR saknar ett fokus på betydelsen av tjänstemännens attityd vid tillsynen. NNR menar att en attityd som uppmuntrar ansvarstagande och kunskapsutveckling hos företagaren har en starkare effekt på transportsäkerheten än en attityd som fokuserar på att uppdaga och dokumentera brister. En företagare som förbättrat sin kunskap om och engagemang för transportsäkerhet bidrar till densamma 365 dagar om året samtidigt som en noggrann tillsynstjänsteman kan uppdaga brister i bästa fall 1 dag per år.</p> <p><b>Extern utvärdering</b></p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>NNR har i tidigare remissvar påtalat vikten av att det regelbundet görs och redovisas en oberoende granskning/uppföljning av systemet för att fastställa avgifter, för att bl.a. se om det uppskattade antalet timmar som ligger till grund för uttaget av avgifter är rimliga. Det bör också ingå att granska om den modell som används för finansiering av tillsynen är den mest kostnadseffektiva utifrån ett företagsperspektiv. Att en intern granskning och uppföljning görs räcker inte enligt NNRs uppfattning.</p> <p><b>Slutsats</b> Med anledning av bristerna i underlaget anser NNR att Transportstyrelsen behöver göra en kompletterande konsekvensutredning innan myndigheten går vidare för beslut. NNR ser fram emot en fördjupad dialog mellan branschen och Transportstyrelsen där bl.a. en utvärdering av det nu förändrade avgiftsuttaget redovisas samt en tydlig kostnadsredovisning inför nästa avgiftsjustering genomförs.</p>	
BIL Sweden	BIL Sweden har inget att anföra mot de föreslagna förändringarna i TSFS 2016:105, och tillstyrker därmed Transportstyrelsens förslag.	Inget att kommentera.
Svenska Flygsportförbundet	<p>Svenska flygsportförbundet (FSF) inkommer härmed med svar på remiss angående avgifter Dnr. TSF 2019-72.</p> <p>Att avgifterna för certifikatinnehav minskas ser FSF som positivt, men en årlig avgift på de kommande EASA-certifikaten kan ses underlig då dessa gäller på livstid och endast medical och flygtrim begränsar piloten.</p> <p>De luftfartyg medlemmar i FSF nyttjar i sin verksamhet är till största delen privat eller klubbägda och har endast en ägare.</p> <p>FSF anser att avgifterna för ägarbyte och nationellt flygtillstånd på mindre privat- och klubbägda luftfartyg skall ses över av Transportstyrelsen. Med ökade kostnader riskerar exempelvis våra idrottsklubbar som bedriver ungdomsverksamhet och brandflyg att få färre och äldre luftfartyg till sitt förfogande. Med färre luftfartyg som betalar avgifter så minskar intäkterna och ytterligare avgiftshöjningar blir nödvändiga.</p> <p>En risk finns att fler luftfartyg registreras i andra EU länder med lägre avgifter.</p> <p>FSF vill att Transportstyrelsen utreder möjligheten att som bilregistret använda appar och bank-ID vilket idag gör att man kan göra ägarbyte på fordon med väldigt låga kostnader.</p>	<p><b>Årlig avgift för certifikat</b> Vi har en skyldighet att föra register över personliga tillstånd. Årsavgifterna som vi tar ut för personliga tillstånd ska täcka våra kostnader att föra dessa register. Kostnaderna för registerhållningen består av kostnader för systemet i sig. Det kan handla om utveckling, drift, förvaltning och anpassning till olika krav som it-säkerhet och tillgänglighet. Här finns också kostnader för registervård som måste göras i systemet (till exempel uppdatering av innehåll som adressuppgifter och uppgifter om luftfartyg).</p> <p>I avgiften ingår förutom kostnaderna för registerhållningen också de kostnader som uppkommer för att göra bedömningar i samband med till exempel återkallande av certifikat samt för utfärdande av nytt certifikat om man byter namn eller får svenskt personnummer. Avgiften är även avsedd att täcka den kostnad som är förknippad med granskningen av medicinska undersökningar som kommer in och de kostnader som uppstår när vi</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>svarar på frågor via telefon och mejl. Sådana kostnader läggs ut och belastar hela kollektivet och inte den enskilde certifikatinnehavaren.</p> <p><b>Ägarbyte</b> Handläggningen för ett ägarbyte skiljer sig inte åt beroende på storlek på luftfartyget. Varje förfrågan, begäran eller ansökan granskas. Vad gäller handläggning av ägarbyte kan tiden variera beroende på hur komplett ett ärende är när det kommer in. Vad gäller handläggning av ägarbyte kan tiden variera beroende på hur komplett ett ärende är när det kommer in. Ett ärende genererar vanligen mejl, samtal och utskick om komplettering. Avgifterna ska utöver lönekostnader även täcka de indirekta kostnader vi har för ärendehandläggning.</p> <p><b>Nationellt flygtillstånd</b> Vi noterar Svenska flygsporförbundets synpunkter och tar dem i beaktande vid nästa avgiftsförändring. I grunden ska alla verksamheter bära sina egna kostnader och de avgiftsförändringar som vi föreslår till 2020 behövs för att våra intäkter ska täcka våra kostnader. Det går inte att inom gällande regelverk bestämma storleken på avgifterna på ett sådant sätt att vissa intressen skulle främjas särskilt.</p> <p><b>Appar och bank-id</b> När det gäller att kunna använda appar och bank-ID noterar vi er synpunkt.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF), Museibanornas Riksorganisation (MRO)	<p><b>1 Synpunkter</b> Förbundens grundinställning är att kultur- och trafikhistorisk verksamhet som utövas av ideella, icke-kommersiella föreningar och företag, överhuvudtaget inte ska beläggas med avgifter för tillsyn, tillstånd eller kvalitetskontroll.</p>	<p><b>Utbildningsorganisationer</b> Vi har utrett möjligheten att inkludera utbildning av egna förare i säkerhetsintyget. I och med genomförandet av fjärde järnvägspaketet införs nya</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>JHRF, men inte MRO, har från Infrastrukturdepartementet erhållit remiss på de nya järnvägslagarna (Promemoria Fjärde järnvägspaketet 2019-07-22), även om det ännu saknas information om hur de nya järnvägsförordningarna ska se ut. Dessa ska ersätta järnvägslagen (SFS 2004:519) och järnvägsförordningen (2004:526) fr.o.m. 2020-06-26. Förbunden finner ett flertal referenser till befintlig järnvägslag och järnvägsförordning i föreliggande föreskriftsförslag som således riskerar att bli obsoleta under nästa år.</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. 1–13 §§, 5 kap. 1–11 §§ samt 7 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 3 §."</p> <p>JHRF och MRO önskar här särskilt framhålla avgiftsbefrielsen även ska omfatta den nya avgiften för tillsyn av licensinnehavare (4 kap. 13 §).</p> <p>Förbunden önskar fortsatt framhålla att tillsynsavgifterna för utbildningsanordnare och examinatore, trots föreslagna sänkningar, 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 Transportstyrelsen beskrivning av avgiftsförändringarna (punkt 6.1.4, sid 20), står det att Transportstyrelsen har utrett 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 men avvaktar klagörande från kommissionen. JHRF och MRO understryker att detta fortsatt också i högsta grad gäller förbundsmedlemmarnas utbildningsverksamhet – denna handlar om att utbilda förbundsmedlemmarnas egen (ideella) personal på de egna fordonen och de förhållanden som gäller för museitåg.</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</p>	<p>regler för ansökan om och utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Transportstyrelsen bevakar frågan.</p> <p><b>Undantag från avgifter</b> Organisationer som inte är godkända som museiorganisation enligt 3 kap. 2 § och bedriver museitrafik ska betala avgifter. Transportstyrelsen kan bevilja undantag från avgifter enligt 3 kap. 2 § under förutsättning att sökande uppfyller kraven för museiorganisation. Det finns organisationer som bedriver museitrafik i kommersiellt syfte, dessa organisationer är inte befriade från avgift.</p> <p><b>Museitrafik</b> Det är fullt möjligt att bedriva museitrafik kommersiellt, dessa organisationer är inte undantagna avgifter enligt 3 kap. 2 §. Transportstyrelsen kan bevilja undantag från avgifter enligt 3 kap. 2 § under förutsättning att sökande uppfyller kraven för museiorganisation. Museitrafik är inte per definition inte avgiftsbefriad.</p> <p>De som kan styrka att de uteslutande bedriver kulturhistorisk verksamhet på järnväg eller spårväg, saknar vinstsyfte samt inte bedriver trafik i mer än begränsad omfattning är att anse som museiorganisation i avgiftshänseende.</p> <p><b>Beslut:</b> Transportstyrelsen har beslutat att tillmötesgå era synpunkter om att avgiftsbefrielsen även ska omfatta den nya avgiften för tillsyn av licensinnehavare.</p>



Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>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><b>2 Presentation</b> När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltd av Trafikverket, samt Järnvägsmuseet (nu en del av Statens maritima och transporthistoriska museer) som också bedriver trafik på statens spåranläggning. Vid sidan av trafiken driver även ideella föreningar ofta stationär museiverksamhet i större eller mindre omfattning.</p> <p>Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området. 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 Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det rörliga och industriella kulturarvet.</p> <p><b>2.1 Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)</b> JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågtrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF. Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2017).</p> <p><b>2.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)</b> MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, d v s f n 25 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 förluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>tjänstgörande personal</p> <p>För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.</li> <li>• Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet</li> <li>• Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.</li> </ul>	
Svenska Segelflygförbundet	<p><b>Registerhållningsavgift och luftfartygsregistret</b></p> <p>Registerhållningsavgiften är en avgift som flera aktörer inom allmänflyget i flera år ansett vara för hög, dock har den tidigare sänkts mot en mer rimlig nivå, som många ansett vara rimlig. Nu höjs den igen, och nu närmar sig avgiftsnivån en orimlig nivå.</p> <p>När det gäller avgifter för registrering, äganderättsändring, innehavsändring och avregistrering – anser vi att dessa har ökat för mycket senare år, och med nya förslaget sker en relativt stor ökning igen. För segelflygplan som är ett sportredskap, kan i vissa fall dessa avgifter medföra att ägare inte avregistrerar ett äldre segelflygplan som inte längre används. Ägargrupper på flera personer som byter ut en delägare kanske inte uppdaterar förändrat innehav osv.</p> <p>Vi anser att dessa avgifter nu är för höga, speciellt för segelflygplan, där vissa äldre luftfartyg betingar ett lågt marknadsvärde, där dessa avgifter därmed utgör en stor andel när dessa ändrar ägare.</p> <p><b>Fortlöpande luftvärdighetsövervakning</b></p> <p>För segelflyg har årsavgiften varit 1 000 kr, en lägre avgift under några år, detta var efter förhandling med Segelflyget och dess delegerade verksamhet om en minskad ram avseende ersättning för utfört arbete. Segelflyget fick således ett större utrymme att själva ta in avgifter från luftfartygsägare, för att kunna finansiera sin verksamhet. Nu föreslås en höjning av årsavgiften till 1300 kr, detta utan att samverkan skett med Segelflyget, vi motsätter oss detta förslag och föreslår att avgiften bibehålls på 1 000 kr per år.</p> <p><b>Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd</b></p>	<p><b>Registerhållning</b></p> <p>Registerhållningen hos oss sker i olika datorbaserade system, som är särskilt anpassade utifrån de krav och behov som finns beroende på vad registreringen gäller. Kostnaderna för registerhållningen består av kostnader för systemet i sig. Det kan handla om utveckling, drift, förvaltning och anpassning till olika krav som it-säkerhet och tillgänglighet. Här finns också kostnader för registervård som måste göras i systemet (till exempel uppdatering av innehåll som adressuppgifter och uppgifter om luftfartyg). Dessa kostnader är de som utgör underlaget för registerhållningsavgifterna inom luftfarten, och det är alltså detta du betalar för. Avgiften täcker även kostnader för att lämna ut vissa uppgifter ur luftfartygsregistret eller inskrivningsregistret för luftfartyg både muntligen och skriftligen.</p> <p><b>Ärenden i luftfartygs- och inskrivningsregistret</b></p> <p>Avgifterna är baserade på tidsåtgång för att handlägga ärenden, exempelvis ägarbyte och dubblett av nationalitets- och registreringsbevis. Det är inte bara att "trycka ut något" ur ett system utan varje förfrågan/begäran/ansökan ska tas om hand och granskas t.ex. gällande dubblett. Det inkluderar mottagande, diarieföring, sökningar, framtagande av</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Segelflyget tycker det är positivt med en sänkning av årsavgift och avgift för utfärdande av certifikat för segelflyg.</p> <p><b>Utbildnings- och skolverksamhet</b> Det finns angivet kostnader för deklarerad verksamhet med ballong, dock anges ingen avgift för deklarerad passagerarflygning med segelflyg?</p>	<p>dokument, utskick, debitering, arkivering m.m. Vad gäller handläggning av ägarbyte kan tiden variera beroende på hur komplett ett ärende är när det kommer in. Ett ärende genererar vanligen mejl, samtal och utskick om komplettering för att avsluta ett ärende och de är två personer som inkluderas i handläggningen av varje ärende, en som föredrar förslag till beslut och en beslutsfattare. Avgifterna ska utöver lönekostnader även täcka de kostnader som räknas upp ovan.</p> <p><b>Fortlöpande luftvärdighetsövervakning</b> Kostnaderna för luftvärdighetsövervakningen har ökat för Transportstyrelsen och därför behöver vi höja avgifterna för hela kollektivet. Vi anser inte att en generell avgiftshöjning som denna behöver samverkas enskilt med Segelflygförbundet eller att det påverkar det delegeringsavtal som vi har med SFF. Vi förstår dock synpunkten och ska ta den i beaktande vid eventuella framtida avgiftsförändringar.</p> <p><b>Utbildnings- och skolverksamhet</b> Avgift för deklarerad passagerarflygning med segelflyg borde ha varit med men kom inte med av misstag från Transportstyrelsen. Tack för att ni uppmärksammar oss på detta. Vi tar emot synpunkten och beaktar den i nästa förändring av avgiftsföreskriften.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
Småföretagarnas Riksförbund	<p>Sammanfattningsvis har Småföretagarnas Riksförbund inga invändningar mot förslaget och är överlag positiva till det resonemang som föranleder både höjningar och sänkningar.</p> <p><b>Beskrivning av avgiftsförändringar</b> Småföretagarnas Riksförbund har tagit del av förslaget och beskrivning avseende avgiftshöjningar och lämnar härmed synpunkter på detta förslag.</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Förbundet uppskattar presentationen i kapitel 1.2 För avgifter krävs en motprestation. Det är bra att "Den som betalar en avgift ska kunna se vad han eller hon betalar för. Det ska finnas en så kallad motprestation". Transparens och spårbarhet är goda intentioner och bra riktmärke att sträva mot. Att utforma avgifterna så att avgiftsbetalarna vet vad man betalar för skapar en acceptans och trovärdighet till föreslagna avgifter. Småföretagarnas Riksförbund anser att denna intention även spiller över på annan myndighetsutövning i Sverige.</p> <p>Småföretagarna uppskattar även diskussionen att avgifter ska kunna bäras av även mikroföretagare och att Transportstyrelsen differentierar tariffer utifrån företagets storlek.</p> <p>Dock invänder vi oss mot att timtaxan sätts till 1200 kr för vissa delar (avsnitt 6.2.1) och 1400 kr för övriga delar. Det saknas även en tydliggörande analys för varför timtaxan ska ligga på just dessa nivåer. När det gäller föreslagna timavgifter anser vi att nivån förefaller väl hög i jämförelse med t ex prissättningen på konsulttjänster. Eftersom det handlar om monopolprissättning är det extra viktigt att prisnivån kan motiveras enligt principen att det går att bedöma relationen pris/prestation.</p> <p>Sverige är ett högs katteland med en stor offentlig sektor som till övervägande del finansieras via skatter som genereras via näringslivet. En mycket omfattande myndighetsövning finansieras således genom skatter och då är det rimligt att det finns en viss återhållsamhet i prissättningen av myndighetstjänster som åläggs näringslivet att nyttja.</p> <p>Förbundet uppskattar även det klagörande resonemanget angående att avgifter inte alltid måste höjas utan att en del avgifter sänks.</p>	
Anonym	<p>Jag protesterar mot att Transportstyrelsen tänker höja redan höga luftfartsavgifter och kräver att avgifterna sänks till en nivå som tar hänsyn till privatpersoner som kostnadskänslig grupp!</p>	<p>Vi får ofta synpunkten att de avgifter som upplevs som höga hotar enskildas möjligheter att utöva sina intressen eller sin hobby för att det blir för dyrt. Det är givetvis beklagligt. Men vi har svårt att se att särskilda hänsyn kan tas till hobbyutövare vid avgiftssättningen. Det går inte att inom gällande regelverk bestämma storleken på avgifterna på ett sådant sätt att vissa intressen skulle främjas särskilt.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Det finns många fritidssysselsättningar där kostnaderna kan vara relativt höga. Om avgiftssättningen skulle anpassas efter hobbyutövare, måste det finnas klara direktiv som pekar i riktningen att hobbyutövning ska undantas från konsekvenserna av avgifter som upplevs som höga. Därför kan inte allmänflyget särskiljas från det kommersiella flyget inom ramen för gällande regelverk för avgiftssättningen.</p> <p>Vi vill dock medverka till att det blir så enkelt och billigt som möjligt att utöva sitt flygintresse med bibehållen säkerhet. Det gör vi genom att vi verkar för att effektivisera regelverk, tillsyn, registerhållning och processer kopplade till dessa uppdrag samt genom att förenkla och minimera kraven där så är möjligt med bibehållen hänsyn till de mål som finns med verksamheten.</p> <p><b>Beslut:</b> Ingen förändring jämfört med remitterat förslag.</p>
<b>Nedan redogörs för remissynpunkter till förslag om avgiftsförändringar inom luftfart, Dnr TSF 2019-138</b>		
Alvesta Kommun	Avstår från att yttra sig.	Inget att kommentera.
Förvaltningsrätten i Linköping	Avstår från att yttra sig.	Inget att kommentera.
Regelrådet	Avstår från att yttra sig.	Inget att kommentera.
Sveriges Kommuner och Landsting	Avstår från att yttra sig.	Inget att kommentera.
Konkurrensverket	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Vänersborgs kommun	Avstår från att yttra sig.	Inget att kommentera.
Jönköpings kommun	Avstår från att yttra sig.	Inget att kommentera.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Arvidsjaurs Kommun	Inga synpunkter	Inget att kommentera.
Linköpings kommun	Tillstyrker förslaget	Inget att kommentera.
Region Dalarna	Mot bakgrund av att verksamheten ska vara självfinansierande har Region Dalarna inget att erinra mot förslaget som sådant; timkostnaden vid tillsyn förefaller dock vara högt beräknad. Utan att ha tagit del av beräkningsunderlaget föreslår Regionen att Transportstyrelsen gör en branschjämförelse.	När det gäller synpunkter om timtaxa hänvisar vi till de inledande kommentarerna.
Svenska Flygbranschen	<p>Svenska Flygbranschen (SFB) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen, en samarbetsorganisation inom Svenskt Näringsliv. SFB har drygt 90 anslutna företag med totalt cirka 10 000 anställda. Våra medlemsföretag representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, service- och underhåll samt marktjänster.</p> <p>SFB har följande synpunkter på Transportstyrelsens remiss med förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.</p> <p><b>Allmänna synpunkter</b></p> <p>När det gäller Transportstyrelsens avgifter generellt hänvisar vi i allt väsentligt till Transportföretagens "Yttrande över förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter" (dnr TSF 2019-72). När det gäller denna nya remiss vill vi särskilt lyfta fram följande punkter från det yttrandet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ett avgiftssystem måste vara transparent, tydligt och rättvist. Avgiftssättningen måste vara förutsebar och långsiktig. Våra medlemsföretag är angelägna om och gagnas av stabila och långsiktiga verksamhetsförutsättningar. Om timdebitering tillämpas måste ändå tillståndshavarna kunna garanteras förutsebarhet, annars uppfylls inte deras rättmätiga krav på förutsebarhet.</li> <li>• Den timdebitering på 1400 kronor som Transportstyrelsen föreslår är omotiverat hög och överstiger nivån för kvalificerade konsulter inom transportområdet.</li> <li>• Det totala avgiftstrycket måste beaktas när avgifter diskuteras och sätts. Många mindre avgiftshöjningar leder till försämrad konkurrens- och utvecklingskraft för svensk luftfart. Detta i sin tur strider mot andra angelägna samhällsekonomiska och transportpolitiska mål som Transportstyrelsen har att följa. Läget för luftfarten i Sverige är mycket tufft samtidigt som i stort sett samtliga avgifter höjs. Därför uppmanar vi</li> </ul>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Specifika synpunkter</b></p> <p>Transportstyrelsen är sedan den 1 augusti 2019 tillsynsmyndighet för lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser (marktjänstlagen) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, se 24 §. Transportstyrelsen får enligt 25 § besluta de förelägganden som behövs för att lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs. Transportstyrelsen har genom 27 § marktjänstlagen och 7 § förordning (2000:151) om marktjänster på flygplatser fått bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt marktjänstlagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.</p> <p>I förarbetena till de nya bestämmelserna i marktjänstlagen, regeringens proposition 2018/19:111 Ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser, har regeringen i fråga om tillsynen och avgiften för tillsyn enligt lagen uttalat bl.a. följande. Tillsynen bör omfatta samtliga marktjänstlagens bestämmelser liksom de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. De aktörer som har uppgifter att fylla enligt marktjänstlagen kommer att omfattas av tillsynen. Ett tillsynsärende kan initieras både vid löpande tillsynsarbete och efter externa klagomål. Situationen</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen att uppdatera sin egen rapport "Luftfartens avgifter" (<a href="https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/luftfartens-avgifter.pdf">https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/luftfartens-avgifter.pdf</a>) som senast reviderades 2016. I rapporten skriver Transportstyrelsen: "Transportstyrelsen avser att, med denna kartläggning som grund, följa upp utvecklingen av avgifterna till statliga aktörer varannat år med fokus på eventuella förändringar i avgiftssystemet och nivåer."</p> <p>SFB anser att det är hög tid att följa upp avgiftsutvecklingen för flygbranschen.</p> <p><b>Specifika synpunkter</b></p> <p><i>Certifierad underhållspersonal enligt Del 66</i></p> <p>SFB noterar att remissförslaget innebär att den grundläggande avgiften för Del 66-certifikat tas bort och ersätts av andra avgifter men att detta inte innebär en förändring i avgiftsnivå för avgiftsbetalarna. Om så är fallet tycker vi att det är i grunden positivt men vi saknar ändå information från Transportstyrelsen vad man har gjort för att sänka de totala kostnaderna för certifikatinnehavarna, särskilt då det handlar om avgifter som påverkar SMEs eller personal som arbetar där. I framtida avgiftsdiskussioner och konsultationer välkomnar vi ett resonemang från Transportstyrelsen vad som gjorts för att dels undvika avgiftshöjningar, dels åstadkomma avgiftssänkningar.</p> <p>Vi noterar även att avgiften för överföring av Del 66 certifikat från ett annat EU-land är betydligt högre än för motsvarande överföring av andra typer av certifikat, tex Trafikflygarcertifikat (CPL) men saknar Transportstyrelsens förklaring varför så är fallet, samt hur avgiften kan sättas så högt överhuvudtaget då överföringen borde vara lätt att hantera inom EASA-systemet.</p> <p><i>Marktjänster på flygplatser</i></p> <p>SFB anser att en timkostnad på 1400 kr är alldeles för hög och motsvarar inte vad konsulter på området skulle ha debiterat. Vi önskar en djupare förklaring till varför Transportstyrelsen landar på en så hög timkostnad och vad som gjorts/görs för att hålla den nere.</p> <p>När det gäller avgifter på "löpande räkning" rent allmänt och mot bakgrund av företagens legitima krav på förutsebarhet vad gäller avgifter anser SFB att</p>	<p>med tillsyn som utförs efter klagomål liknar det förfarande med klagomål som föreslagits inom hamntjänstområdet. Omhändertagande av klagomål inom hamntjänstområdet kommer inte att avgiftsfinansieras. Det är rimligt att för marktjänstlagen åtminstone delvis ha samma synsätt avseende tillsyn efter externt initiativ som skulle kunna komma från en aktör som samtidigt är konkurrent till eller har ett avtalsförhållande med den som initiativet avser. Om initiativet visar sig ogrundat bör det inte automatiskt rendera en avgift för den som fått underkasta sig tillsynen. Samtidigt kan ett externt initierat ärende innebära ett omfattande eller långvarigt tillsynsarbete med höga kostnader för myndigheten, särskilt om tillsynsobjektet inte medverkar frivilligt till granskningen. I ett sådant fall är det naturligt att anse att en avgiftsskyldighet förr eller senare uppkommer. En parallell kan dras till lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar där det finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för marknadskontroll. Efter bemyndigande i förordningen (2016:98) om fritidsbåtar och vattenskotrar har Transportstyrelsen i sina föreskrifter, TSFS 2016:105, begränsat avgiftsuttaget till att avse endast förrättningar som föranleder att föreläggande eller förbud meddelas eller annan åtgärd vidta. Det är angeläget att ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt marktjänstlagen hanteras på ett liknande sätt.</p> <p>Underhållsorganisationer som är leverantörer enligt marktjänstlagen omfattas av den tillsyn som syftar till att kontrollera att kraven i marktjänstlagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna är uppfyllda. Det bemyndigande Transportstyrelsen har fått täcker tillsyn i dessa delar även när det gäller underhållsorganisationer som är</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen måste beskriva hur många timmar ett normalt ärende beräknas ta. Dessutom anser vi att Transportstyrelsen måste skapa egna incitament för att handläggningstiden inte ska öka på grund av egna åtaganden eller tillkortakommanden.</p> <p>SFB anser att de föreslagna avgifterna för "tillsynsärenden efter klagomål" som föreslås utgå om den resulterande tillsynen föranleder ett föreläggande förtjänar särskilt belysande. Det kan ju synas välgrundat att den som felar får betala slutnotan för Transportstyrelsens arbete. Men SFB saknar information varför denna modell överhuvudtaget skulle vara lämplig för Transportstyrelsens tillsynsverksamhet, och specifikt för just Del-66 klagomålsärenden. Mot bakgrund av Transportstyrelsens uppdrag och regleringsbrev mfl. instruktioner är det inte alls klart för oss hur ingripanden efter klagomål kan avgiftsförfinansieras överhuvudtaget. Vid en närmare läsning av TSFS 2016:105 (elektronisk konsoliderad utgåva på TS hemsida) framgår att motsvarande system endast används för "Marknadskontroll" i kapitel 23 "Varv och andra företag". Vi saknar information från Transportstyrelsen varför denna ordning ska användas även för Del-66 ärenden? Varför för luftfart överhuvudtaget? Varför överhuvudtaget? Vilka alternativ till finansiering för denna typ av tillsyn finns?</p> <p>SFB ifrågasätter ett avgiftssystem som närmast liknar en sanktionsavgift, vars slutliga storlek inte har någon relation till överträdelsens natur, är helt oförutsebart för företagen, och är konstruerat så att det är själva "föreläggandet" som ger myndigheten möjlighet att skicka räkningen. Detta förhållande riskerar enligt vår mening driva processen i en specifik riktning (=mot ett föreläggande) istället för att hantera problemet som sådant utan att använda föreläggandet som medel. Konsekvensen blir ju ett system som bara finansierar Transportstyrelsens nedlagda arbete i vissa fall. Det kan inte vara riktigt.</p> <p>Vi ifrågasätter även om Transportstyrelsens bemyndigande i §25 Marktjänstlagen i kombination med §27 kan användas för denna typ av avgifter.</p> <p>Om det är Transportstyrelsens mening att generellt introducera en sådan ordning i avgiftssystemet vill vi först att man diskuterar detta med hela transportbranschen vid lämpligt tillfälle, t.ex. avgiftskonsultationerna eller näringslivsträffarna.</p>	<p>marktjänstleverantörer. Den nya avgiften har utformats i enlighet med regeringens uttalanden i propositionen.</p> <p>När det gäller rapporten "Luftfartens avgifter" tar vi till oss av önskemålet att uppdatera rapporten.</p>



