

Beskrivning av avgiftsförändringar 2021

Innehåll

1	GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER	3
1.1	Avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning	3
1.2	För avgifter krävs en motprestation	3
1.3	Vi har olika typer av avgifter	3
2	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM VÄGTRAFIK	5
	Förslag på förändringar i korthet	5
2.2	Tillsyn av typgodkännande av fordon	5
2.2.1	Avgift för ISC-testning	5

1 **Gemensamma principer för Transportstyrelsens avgifter**

Riksdag och regering har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter.

De avgifter som vi tar ut går till statskassan. Vi får sätta avgiftsnivåerna men disponerar alltså inte över intäkterna utan tilldelas istället ett anslag varje år. När vi föreslår avgiftshöjningar, innebär det alltså inte att vi får mer pengar till vår verksamhet.

Det finns gemensamma förutsättningar för hur avgifter ska sättas inom staten i ett antal förordningar och rekommendationer. Utifrån det har vi utformat principer som gäller för hela vår verksamhet. Varje år ser vi över principerna och stämmer av dem med vår styrelse.

1.1 **Avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning**

De avgifter vi tar ut ska täcka de kostnader vi har för verksamheten. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför lägre kostnader, kan vi också sänka avgiften. Om vi istället får ökade kostnader, till exempel om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift i stället behöva höjas.

1.2 **För avgifter krävs en motprestation**

Den som betalar en avgift ska kunna se vad han eller hon betalar för. Det ska finnas en så kallad motprestation.

I det enkla exemplet kan det handla om att någon söker ett tillstånd och betalar en ansökningsavgift. Då motsvarar avgiften den kostnad vi har för att handlägga en ansökan om tillstånd. I det mer komplicerade exemplet kan det vara en tillsynsavgift där alla som ingår i ett kollektiv (till exempel en bransch) får betala en årlig avgift men där vi bara utför tillsyn av vissa företag under det året. Här ser vi det som att hela branschen får nytta av att vi gör stickprov för att säkerställa att reglerna följs så att inte ett företag får konkurrensfördelar för att de har brutit mot reglerna.

1.3 **Vi har olika typer av avgifter**

När vi sätter våra avgifter gör vi en bedömning av vilken typ av avgift som fungerar bäst för just den verksamheten. Vi väljer ofta en fast årsavgift när vi vet hur mycket tid vi lägger på verksamheten och hur många avgiftsbetalare som finns. Om vi har en ny verksamhet där vi har svårt att beräkna hur mycket tid som går åt, eller om tidsåtgången varierar mycket mellan olika ärenden, väljer vi ofta en löpande timtaxa eller att ha en del fast avgift och en del löpande timtaxa.

I de fall det råder stor osäkerhet i avgiftsberäkningen på grund av externa kostnader som är svåra att beräkna på förhand, kan avgiftsbetalaren debiteras faktisk uppkommen kostnad. På så sätt säkerställs att avgiftsbetalaren endast betalar för de faktiska kostnaderna. Exempel på tillämpningsområden är externt upphandlade konsulter där vi inte debiterar Transportstyrelsens timtaxa utan uppkommen kostnad, samt kostnader för laboratorieanalyser av prover.

2 Förslag på förändringar inom vägtrafik

Förslag på förändringar i korthet

Vi föreslår ett tillägg som innebär att Transportstyrelsen tar ut avgifter för konsultkostnader för ISC-testning.

2.2 Tillsyn av typgodkännande av fordon

2.2.1 Avgift för ISC-testning

Beskrivning av området

In Service Conformity (översatt till "Överensstämmelse i drift" i EU-förordningar) har funnits i många år både för lätta och tunga fordon. Det innebär att fordonstillverkaren har ett hållbarhetsansvar för de komponenter som begränsar emissionerna. Därför måste fordonstillverkarna testa ett urval av de fordon de satt på marknaden. Det är hållbarheten av vissa avgaskkomponenter som testas varför fordonen varit i trafik en viss tid innan de testas. En fordonstillverkare anlitar en teknisk tjänst för de provningar som krävs för att få ett typgodkännande. Tillverkaren använder vanligtvis samma tekniska tjänst för ISC-tester som måste utföras för att behålla typgodkännandet. Kravet på ISC för lätta fordon finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon. Förordning 715/2007 är en av de regleringsakter som behöver uppfyllas för att få ett EU-typgodkännande enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

Från och med 1 januari 2020 ska även den typgodkännandemyndighet som utfärdat ett godkännande, också utföra samma tester som fordonstillverkaren ansvar för. Kraven på att typgodkännandemyndigheten ska utföra tester införs i Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och

om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 genom Kommissionens förordning (EU) 2018/1832 av den 5 november 2018 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG samt kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) 2017/1151 i syfte att förbättra förfaranden och provningar för typgodkännande avseende utsläpp av lätta personbilar och lätta nyttofordon, inbegripet sådana för överensstämmelse hos fordon i drift och utsläpp vid verklig körning, och införa anordningar för övervakning av förbrukning av bränsle och elenergi.

Fordonstillverkaren ska, enligt ramförordningen 2018/858, bekosta aktiviteter kopplade till sitt typgodkännande. Förordning 2018/1832 beskriver de nya reglerna för ISC och även att typgodkännandemyndigheten ska ta ut avgifter upp till en miniminivå. Denna miniminivå betyder testning av högst två ISC-familjer per tillverkare och år.

Transportstyrelsen är typgodkännandemyndighet för emissioner enligt förordning 715/2007, för nio tillverkare i dagsläget. Vi har ingen möjlighet att göra testerna själva, och måste därför anlita en tredje part. I avgiftsföreskrifterna har vi idag möjlighet att ta ut avgifter för egna kostnader i samband med typgodkännande, men inte för kostnader för tjänster utförda av tredje part.

De EU-förordningar mot vilka vi typgodkänner och utför tillsyn nämns inte i föreskrifterna. Det är lämpligt att det förtydligas.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen föreslår ett tillägg i 29 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) som innebär att Transportstyrelsen kommer att ta ut avgift ut för konsultkostnader som uppkommer avseende kontroller av typgodkända fordon.

Tillverkare ska bekosta ISC-testerna, och är de som vi kommer att ta ut vår avgift ifrån. De tekniska tjänster som utför testerna är indirekt berörda.

Transportstyrelsen är typgodkännandemyndighet för nio tillverkare i dagsläget, och avtalsskrivning pågår med tre tekniska tjänster för att utföra ISC-tester.

Teknisk tjänst (TA)	Tillverkare
VCA	- Ford-Werke GmbH (HQ) - Hyundai HQ (Korea) - Hyundai Assan - Hyundai Czech - Kia HQ (Korea) - Kia Slovakia

	- Jaguar Land Rover Ltd
AVL	- Volvo Cars
DEKRA	- BMW

Transportstyrelsen måste utföra tester av två ISC-familjer per tillverkare och år. Det betyder att sex bilar måste testas i verklig trafik och på chassidynamometer (laboratorier). Testerna är en del av de tester som tillverkaren behöver utföra för att få ett typgodkännande avseende emissioner. Totalkostnaden är cirka 900 000 kr för en tillverkare och fördelas enligt följande:

Projektledning, hyra bilar, logistik 20 %

ISC-tester, riggning av utrustning, 70 %

Rapportering, testrapporter, rapport till kommissionen 10 %

Transportstyrelsen har en övervakande roll och är ansvarig för alla moment. Transportstyrelsens del i kostnaden uppskattas till 5-10 % av totalkostnaden.

I rapporteringen för år 2020 ingår nio tillverkare som har ISC-familjer som Transportstyrelsen ska testa. Totalbeloppet blir då cirka 8 miljoner kronor.

Totalkostnaden för testerna bedöms uppgå till lägst 8 miljoner kr, vilket förutsätter att testerna genomgående är godkända. Som högst bedöms kostnaden bli 25 miljoner kr förutsatt att tjugo bilar behöva testas för två ISC-familjer per tillverkare och år.

I övrigt föreslås Transportstyrelsen ett förtydligande av paragrafen då tillsynen sker mot EU-förordningar och inte nationella bestämmelser. Det är en redaktionell ändring som inte påverkar avgiftsuttaget.

Vilka konsekvenser får förändringen?

Konsekvensen av föreskriftsändringarna är att fordonstillverkare ska betala de kostnader Transportstyrelsen har för ISC-testning. Fordonstillverkare bedöms vara en finansiellt stark grupp, och de är förberedda på denna kostnad. Transportstyrelsen bedömer att de finansiella konsekvenserna inte är betydande för tillverkarna.

Transportstyrelsen har krav på full kostnadstäckning, det vill säga balans mellan intäkter och kostnader. Genom att ta ut dessa avgifter kan Transportstyrelsen uppfylla kravet.

Eftersom testningen redan är påbörjad för år 2020, behöver föreskrifterna träda ikraft så snart som möjligt.