

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
Att: Staffan Söderberg
Via e-post: StaffanL.Soderberg@transportstyrelsen.se

Stockholm
2021-09-27

Ert dnr
TSF 2021-54

Vårt dnr
2021/092

Remissvar angående förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Näringslivets Regelnämnd NNR har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;

Bakgrund

Transportstyrelsens uppgifter, tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning finansieras genom avgifter. De avgifter som tas ut går till statskassan och Transportstyrelsen tilldelas istället ett anslag varje år. Transportstyrelsen reviderar årligen avgifterna i syfte för att uppnå självkostnadstäckning och ett ändamålsenligt avgiftsuttag och föreslår nu nya avgifter för trafik på väg, järnväg, luft- och sjöfart.

Transportstyrelsens principer för avgiftsuttag och kostnadsfördelningar:

- Den som betalar en avgift ska kunna se vad han/hon betalar för.
- Alla som ingår i ett kollektiv får betala en årlig avgift men det utförs bara tillsyn av vissa företag under året. Hela branschen anses få nytta av att Transportstyrelsen gör ett stickprov.
- Kostnaden för en specifik grupp av företag styrs bl.a. av - typ av verksamhet, - typ av fordon, - spårlängd, - vikt och - antal tillstånd.
- Avgifterna bygger på den tid som läggs ner och kostnaderna inom respektive område. Varje medarbetare redovisar all sin tid.
- Gemensamma kostnader såsom lokalkostnader, ekonomi-, juridik-, arkiv- och personalfunktioner fördelas efter den arbetstid som är direkt kopplad till en ärendetyp.
- Transportstyrelsen arbetar mycket med uppföljning av sina kostnader.

- Transportstyrelsen arbetar ständigt med förbättringar och effektiviseringar med målet att löpande genomföra kostnadsbesparingar.

Transportstyrelsen förklarar att avgiftsförslaget till år 2022 inte är resultatet av en mer genomgripande översyn, som genomförs vart tredje år.

Kostnadsuppföljning

I remisspromemorian framgår att Transportstyrelsen arbetar mycket med uppföljning av kostnader och tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna avser rätt område och rätt avgiftsbetalare. För att öka transparensen och förtroendet för tillsyns- och tillståndsverksamheten från företagets sida behövs en redovisning i promemorian av myndighetens kostnader. Redovisningen behöver omfatta mer än de totala kostnaderna per trafikslag. Även enskilda kostnadsposter inom enskilda verksamhetsenheter behöver framgå. Kostnadsposternas utveckling inom myndigheten behöver också kunna följas över tid. Remisspromemorian skulle behöva kompletteras med denna information för att utgöra ett fullgott underlag för beslut om avgifterna. Det finns ett behov av att kunna verifiera att myndighetens resurser används på effektivast möjliga sätt och för detta behöver man kunna jämföra olika enheters kostnader med varandra.

Avgiftsnivåer

NNR noterar att många avgifter avses höjas men finner det naturligtvis positivt att Transportstyrelsen föreslår sänkta avgifter på vissa områden. NNR menar samtidigt att sänkningar från en redan hög och eventuellt omotiverat hög nivå kan resultera i fortsatt för höga avgifter. För att kunna konstatera att de föreslagna avgifterna är på rätt nivå behövs ytterligare underlag, menar NNR.

För att åstadkomma ökad transparens anser NNR att Transportstyrelsen i sina underlag också behöver redovisa en resultaträkning per år för varje område som noggrant visar myndighetens nedlagda kostnader i förhållande till de intäkter man haft för respektive avgift.

Luffart och Järnväg

Inom luftfart föreslås avgiftsjusteringar inom olika områden. Luftfarten är en internationell verksamhet och det är nödvändigt att jämföra förslagen med avgifterna i andra länder. NNR kan dock inte finna någon som helst jämförelse med avgiftsstrukturer eller avgiftsnivåer i andra europeiska länder. En sådan jämförelse behövs för att kunna bedöma avgifternas konsekvenser för de svenska företagens konkurrenskraft.

NNR menar att det exempelvis inom luftfartsområdet finns modeller för finansiering av tillsyn i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företagen. NNR efterfrågar en redovisning av vilka överväganden som har gjorts angående alternativa lösningar, istället för den modell som finns idag.

NNR anser med anledning av ovanstående att Transportstyrelsen bör göra ett mer djupgående arbete som kan ge ett bättre underlag för en jämförelse av avgiftsnivåerna i omvärlden i förhållande till de som svenska företag behöver betala. Då det även inom järnvägsområdet finns omfattande internationella inslag och den europeiska järnvägsmarknaden blir alltmer avreglerad och gemensam bör det jämförande arbetet också inkludera järnvägsområdet. En viktig del i arbetet bör också vara att hitta lösningar som snarare bidrar till att förstärka de svenska företagens konkurrenskraft än att försvaga denna. I arbetet bör därför ingå att titta

närmare på de alternativa lösningar för tillsyn m.m. som används i andra länder och som innebär lägre kostnader för berörda branscher i dessa länder och därmed bättre konkurrensförutsättningar för dessa, och sedan utreda om dessa skulle vara möjliga också i Sverige.

När det gäller alternativa lösningar skulle NNR också gärna se en utredning av vilka konsekvenserna skulle bli av ett införande av efterhandsdebitering på något eller några områden. Detta vore av intresse för berörda branscher och för Transportstyrelsen då fördelarna med efterhandsdebitering av tillsyn nyligen har uppmärksamats av Regeringen. NNR avser införandet genom lag av obligatorisk efterhandsdebitering vid livsmedelskontroll.¹

Vägtransport

Transportstyrelsen föreslår en höjning av vägtrafikregisteravgiften med 10 kronor eftersom man bedömer att avgifterna inte täcker myndighetens kostnader för hållande av registret. Ingen redovisning av myndighetens kostnader görs (annat än en allmän hänvisning till ökade IT-kostnader för säkerhet och drift) och därmed är det omöjligt för remissinstanserna att bedöma relevansen i höjningen samt möjligheterna till ökad effektivitet i registerhållningen, som alternativ till höjda avgifter. Dessutom må 10 kronor förefalla en liten höjning i nominellt belopp men behöver sättas i relation till den nu gällande avgiften per fordon, som är 65 kronor. Det handlar alltså om en 15 procentig höjning av avgiften. En 15 procentig höjning är så pass stor att den bör föranleda överväganden om effekter, särskilt med tanke på att föregående avgiftsjustering (år 2019) handlade om en 30 procentig höjning av samma avgift. Det enda som sägs i detta avseende är att en höjning med 10 kronor ”har en minimal påverkan på brukarkollektivet”.

Riskstyrning

Transportstyrelsen skriver i föreskriftsförslaget (sidan 10, första stycket) att ”Årsavgiftens storlek bestäms av det tillsynsbehov (normalt eller lågt) som Transportstyrelsen fastställer vid en riskklassificering i slutet av varje löpande 24 månaders tillsynsperiod. Klassificeringen baseras på fasta kriterier”. NNR tolkar detta som att Transportstyrelsen ser att ett starkt 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. Med riskstyrning avser NNR att företag som på olika sätt visar att de bedriver en seriös verksamhet ska få mindre kontroll samtidigt som andra företag får mer.

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 kontrollen 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.

Eftersom tillsyn handlar om att bedöma verklighetens överensstämmelse med ett 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

¹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/03/anpassning-av-bestammelser-om-kontroll-i-livsmedelskedjan-och-inforande-av-efterhandsdebitering/>

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. Konsekvensutredningen behöver kompletteras på denna punkt.

Slutsats

Med anledning av bristerna i underlaget anser NNR att Transportstyrelsen behöver göra en kompletterande konsekvensutredning för förslagen.

Näringslivets Regelnämnd NNR

August Liljeqvist