

Näringslivets Transportråd

– för transportköpare

REMISSYTTRANDE

2016-08-25

Transportstyrelsen
kontakt@transportstyrelsen.se
601 73 Norrköping

Remissyttrande över förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet 2017 (TSF 2016-59)

Näringslivets Transportråd har fått förslaget till avgifter för 2017 på remiss och anför följande:

Sammanfattning

- * Riksdagen beslöt i december 2015 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter. I avvaktan på att denna översyn genomförs föreslår Näringslivets Transportråd att ett moratorium läggs för nya avgiftshöjningar för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning för trafikslagen under 2017.
- * Transportmyndigheterna koordinerar inte sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet. Näringslivets Transportråd föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar.
- * Näringslivets Transportråd efterlyser en ökad transparens i Transportstyrelsens redovisning av direkta och indirekta kostnader för verksamheter som avgiftsfinansieras.
- * Näringslivets Transportråd föreslår att effektiviseringsmål och handlingsplaner tas fram för att sänka kostnaderna för Transportstyrelsens olika verksamheter. Utan effektivitetsmål är risken uppenbar för att avgiftshöjningar utgör lösningen för att finansiera myndighetens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Kostnader som i slutändan förs vidare till varuägare.

Kritiken mot avgiftsmodellen kvarstår

Transportstyrelsens remiss om avgifter för 2017 baseras på den tidigare införda avgiftsmodellen där myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras genom avgifter, medan regelgivning ska finansieras genom skattemedel. Transportstyrelsen ser årligen se över och reviderar avgifterna för att uppnå full kostnadstäckning inom områdena tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Varje enskild tillståndshavare eller sökande ska betala en avgift som motsvarar de kostnader som ärendet genererar hos myndigheten.

Näringslivets Transportråd har tidigare tillsammans med andra organisationer vid olika tillfällen och i olika konstellationer lämnat synpunkter på den principiella frågan om hur Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras. Näringslivets Transportråds principiella ståndpunkt är att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras.

De föreslagna avgiftsföreskrifterna för 2017 innebär en ökning av flera avgifter framförallt inom järnvägsområdet vilket påverkar järnvägsföretagens verksamhet och där risken är uppenbar att Transportstyrelsens avgiftshöjningar förs vidare till varuägare.

Näringslivets Transportråd konstaterar att Riksdagen i december 2015 beslöt rikta ett tillkännagivande till regeringen om att genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter. I avvaktan på att denna översyn genomförs föreslår Näringslivets Transportråd att ett moratorium läggs för nya avgiftshöjningar för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning för trafikslagen under 2017.

Höjda kostnader ger oroande konsekvenser

Näringslivets Transportråd vill återigen uttrycka vår oro för den kostnadsutveckling transportsektorn starkt berörs av och även står inför i framtiden. Flera olika politiska beslut och myndighetsbeslut, ändringar av regelverk och aktuella förslag innebär höjda skatter och avgifter på transporter. Dessa försämrar i sin tur näringslivets och Sveriges konkurrenskraft och motverkar regeringens jobbpolitik.

Den av regeringen fastställda Nationella Transportplanen innebär kraftigt höjda banavgifter till totalt 22,8 miljarder under hela planperioden 2014--2025. En ökning från cirka 600 miljoner i banavgifter år 2010 till drygt 2,4 miljarder år 2025. Enligt det inriktningsunderlag som lämnats till regeringen av Trafikverket för infrastrukturplaneringen för perioden 2018--2029 fortsätter avgiftshöjningarna under kommande planperiod.

Härtill kommer höjda bränslekostnader enligt EU:s svaveldirektiv från och med 2015, kostnader som visade sig vara procentuellt högre än vad näringslivet befarade innan ikraftträdandet. Riksdagen har på förslag från regeringen beslutat om höjda punktskatter på bensin och diesel 2016 och från 2017 införs automatiska årliga höjningar av drivmedelsbeskattningen baserat på konsumentprisindex plus en schablonuppräknings med två procentenheter. Detta leder till kraftigt ökade kostnader för drivmedel utan varken konsekvensbeskrivningar eller parlamentariskt fattade beslut.

Sjöfartsverket har på uppdrag av regeringen tagit fram en ny modell för de farleds- och lotsningsavgifter som betalas av handelssjöfarten från och med 2017 och som innebär ökade kostnader för transportköpare. Transportstyrelsens avgiftsfinansiering är ytterligare en kostnad ovanpå de ovan angivna som direkt påverkar transportföretagen och transportköparna.

Vidare har regeringen tillsatt en utredning om införande av en vägslitageskatt för tunga fordon och en utredning om skatt på flygresor.

Helhetssyn saknas

Näringslivets Transportråd vill varna för att oproportionella och ensidiga öknings på kort sikt av transportkostnaderna i Sverige får en negativ inverkan på konkurrenskraften för näringslivet på grund av långa geografiska avstånd inom landet och till viktiga marknader på den europeiska kontinenten.

Näringslivets Transportråd konstaterar att de svenska transportmyndigheterna i dag *inte* koordinerar sina olika avgiftshöjningar. Besluten fattas i stuprör myndighet för myndighet. Vi föreslår därför att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar.

En koordinering av föreslagna avgiftshöjningar och samlade gemensamma konsekvensanalyser anser vi ligga i linje med att Transportstyrelsen i remissmaterialet förändrat de nuvarande avgiftsföreskrifterna, en för varje trafikslag. Dessa inleds i förslaget för 2017 med en sammanhållen föreskrift som reglerar allt offentligrättsligt avgiftsuttag inom Transportstyrelsen. Detta underlättar möjligheten att överblicka innehållet i de formella föreskrifterna. Transportstyrelsen bör gå vidare med att utveckla samlade gemensamma konsekvensanalyser i samarbete med övriga transportmyndigheter.

Öka transparensen i Transportstyrelsens prissättning av avgifter

Transportstyrelsens avgifter ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås. Transportstyrelsen

skriver att: "Förutom direkta kostnaderna för verksamheten ska avgifterna även täcka en del av indirekta kostnader, såsom kostnader för lokaler och kontorsarbetsplatser. De indirekta kostnaderna utgörs också av stödfunktioner som personal-, kommunikations- och ekonomienheter, arkiv- och diariefunktioner samt lednings- och administrationskostnader som krävs för vår verksamhet".

Näringslivets Transportråd efterlyser en ökad transparens i Transportstyrelsens redovisning av direkta och indirekta kostnader för verksamheter som avgiftsfinansieras. Hur mycket av arbetet inom Transportstyrelsens olika avdelningar är relaterat till tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning och hur stora är kostnaderna? T.ex. hur kostnader för avgiftsfinansierade verksamheter fördelas på olika personalkategorier t.ex. verksledning, väg- och järnvägsavdelningen, sjö- och luftfartsavdelningen, IT-, skatte- och avgiftsavdelningen med flera avdelningar och enheter.

Vidare skriver Transportstyrelsen i det utsända remissmaterialet att: "Grundläggande för samtliga avgifter är att en motprestation ska kunna identifieras i anslutning till den aktuella avgiften. Avgiftssättningen bör vara så tydlig som möjligt för att bidra till en ökad transparens över vilka kostnader som ingår i myndighetens avgifter. I vissa fall kan det röra sig om en kollektiv motprestation. Det innebär att varje enskild individ eller företag som betalar en avgift inte kommer att få en direkt motprestation, exempelvis i form av en utförd tillsyn. Däremot tillfaller motprestationen hela det aktuella kollektivet som har nytta av den utförda tjänsten, exempelvis i form av en höjd säkerhetsnivå eller genom att främja konkurrensneutralitet inom ett område".

Detta resonemang är motstridigt. I de fall där Transportstyrelsen skriver att det är fråga om en "kollektiv motprestation" kan ju inte "en motprestation" identifieras i anslutning till den aktuella avgiften. Näringslivets Transportråd menar att det i fall av avgiftsfinansiering ska finnas en tydlig koppling mellan en avgift som betalas av ett företag och en utförd motprestation från myndigheten.

Sätt upp effektiviseringsmål för Transportstyrelsens olika verksamheter

Näringslivets Transportråd föreslår att effektiviseringsmål och handlingsplaner tas fram för att sänka kostnaderna för Transportstyrelsens olika verksamheter. Utan effektivitetsmål är risken uppenbar för att avgiftshöjningar utgör lösningen för att finansiera myndighetens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Kostnader som i slutändan förs vidare till varuägare.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark

Ordförande



Guy Ehrling

Kanslichef