

# Näringslivets Transportråd

- för transportköpare

## REMISSYTTRANDE

2017-08-21

Transportstyrelsen  
kontakt@transportstyrelsen.se  
601 73 Norrköping

### Remissyttrande över förslag till förändringar av föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet 2018 (TSF 2017-36)

Näringslivets Transportråd har fått förslaget till avgiftsförändringar för 2018 på remiss och anför följande:

#### Sammanfattning

\* Näringslivets Transportråds principiella ståndpunkt är att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras. Denna 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.

\* Det är positivt att Transportstyrelsen för 2018 föreslår sänkta avgifter på några områden då andra myndigheters avgifter på transporter har höjts under de senaste åren liksom Transportstyrelsens egna avgifter för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning för trafikslagen.

\* Det finns en ryckighet i Transportstyrelsens avgifter som inte gagnar transportköpare. Näringslivet är starkt beroende av att de villkor som näringslivet arbetar under är stabila och förutsägbara. Det gäller lagar, skatter och avgifter. Om förhållanden inte är rimligt förutsägbara skapas osäkerhet. För 2018 föreslår Transportstyrelsen nu sänkning av vissa avgifter på järnvägsområdet vilket är positivt. Detta har möjliggjorts genom att regeringen skrivit av delar av ett tidigare uppstått underskott. Sänkningen är en engångsåtgärd. Det ligger dock i farans riktning att Transportstyrelsens avgifter för efterföljande år 2019 kommer att höjas till följd av implementeringen av EUs fjärde järnvägs paket som är kostnadsdrivande.

\* 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.

\* En koordinering av transportmyndigheternas avgiftshöjningar och samlade gemensamma konsekvensanalyser ligger väl i linje med att regeringen i juni i år gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn.

\* Fortsätt arbetet inom Transportstyrelsen med att för betalare av myndighetens olika avgifter beskriva hur olika kostnader fördelar sig och att tydliggöra vilka kostnadskomponenter verksamheten består av.

## **Avgiftsmodellen ökar kostnaderna för transportköpare och transportföretag**

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. Denna 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

Det utsända förslaget till avgiftsföreskrifter för 2018 innebär en sänkning av några avgifter framförallt inom järnvägsområdet och oförändrade avgifter för sjöfarten. Inom luftfarts- och vägtrafikområdet föreslås en del sänkningar och en del höjningar av avgifter. Det är positivt att Transportstyrelsen för 2018 kan föreslå sänkta avgifter på några områden då andra myndigheters avgifter på transporter har höjts under de senaste åren liksom även skett av Transportstyrelsens egna avgifter för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning för trafiklagen. Bakgrunden till Transportstyrelsens förslag är att regeringen har fattat beslut om att delar av ett uppstått underskott inom järnvägs- och sjöfartsområdet ska strykas vilket innebär att det till den delen inte behöver tas igen.

Transportstyrelsens remiss om avgifter för 2018 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. Denna avgiftsmodell är i sig kostnadsdrivande.

Näringslivets Transportråd konstaterar att det finns en ryckighet i Transportstyrelsens avgifter som inte gagnar transportköpare. Under innevarande år 2017 har avgifter höjts och nya avgifter införts för att täcka ökade kostnader för Transportstyrelsen. Näringslivet är starkt beroende av att de villkor som näringslivet arbetar under är stabila och förutsägbara. Det gäller lagar, skatter och avgifter. Om förhållanden inte är rimligt förutsägbara skapas osäkerhet. För 2018 föreslår Transportstyrelsen nu sänkning av vissa avgifter på järnvägsområdet vilket är positivt då – som tidigare nämnts - regeringen skrivit av delar av ett tidigare uppstått underskott. Sänkningen är en engångsåtgärd. Det ligger i farans riktning att Transportstyrelsens avgifter för efterföljande år 2019 kommer att höjas till följd av implementeringen av EUs fjärde järnvägspaket som är kostnadsdrivande. Risken är uppenbar att Transportstyrelsens kommande avgiftshöjningar förs vidare till varuägare.

Näringslivets Transportråd understryker därför 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. Positiva exempel som kan utgöra förebild är att Transportstyrelsen på tidigt stadium tog initiativ till möten med branschorganisationer och näringsliv om översynen av godskorridorförordningen inom EU samt om Unionens pågående översyn av regleringen av buller från godsvagnar.

## **Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi**

Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsens redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för näringslivet. 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.

## Oroande kostnadsutveckling

Näringslivets Transportråd uttrycker ånyo vår oro för den kostnadsutveckling transportsektorn starkt berörts 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. Risken är uppenbar att oproportionella och ensidiga ökningar 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.

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 tidigare lämnats till regeringen av Trafikverket för infrastrukturplaneringen för perioden 2018--2029 ökar Trafikverkets intäkter från banavgifter under kommande planperiod 2018--2029.

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. Från och med innevarande år 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 höjt farledsavgifterna med 8 procentenheter under innevarande år 2017 och lotsningsavgifterna har höjts med 5 procentenheter. Sjöfartsverket har aviserat av farledsavgifterna kommer att indexregleras kommande år. Sjöfartsverket har även i en nyligen lämnad remiss föreslagit en fortsatt höjning av lotsavgifterna med ytterligare 5 procentenheter för 2018. Vidare har Sjöfartsverket tagit fram en ny modell för de farleds- och lotsningsavgifter som betalas av handelssjöfarten från och med 2018 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 nyligen lämnat ett uppdrag till Skatteverket, Transportstyrelsen och Trafikverket att delta i Finansdepartementets arbete med att ta fram ett förslag till en differentierad vägslitageskatt. Regeringen har även lämnat en lagrådsremiss om införande av skatt på flygresor och meddelat att man kommer att gå vidare med att lägga fram ett förslag till Riksdagen.

En koordinering av transportmyndigheternas avgiftshöjningar och samlade gemensamma konsekvensanalyser ligger väl i linje med att regeringen i juni gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn. I regeringens lämnade uppdrag anges att: *"Analysen ska särskilt fokusera på hur det svenska näringslivets konkurrenskraft inom Sverige och internationellt påverkas av skatterna och avgifterna samt hur detta påverkar sysselsättningen i olika delar av landet..."* Transportstyrelsen bör därför utveckla samlade gemensamma konsekvensanalyser i samarbete med övriga transportmyndigheter.

## Bra att Transportstyrelsen eftersträvar en ökad transparens i myndighetens avgiftsberäkningar

Näringslivet Transportråd välkomnar 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.

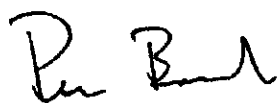
I ett svar från Transportstyrelsen till Näringslivet Transportråd 2017-06-15 med anledning av ett av oss tidigare lämnat remissvar anger myndigheten att: *"Våra totala kostnader för den avgiftsbelagda verksamheten (vår kursivering) uppgick 2016 till cirka 1 552 miljoner kr"*. I denna ingår direkta och

indirekta kostnader. Transportstyrelsens IT-avdelnings del av kostnaderna för den totala avgiftsbelagda verksamheten uppgick enligt myndigheten till 439 miljoner kr samma år, vilket är den ojämförligt största kostnadsposten och nästan en tredjedel av totalkostnaderna för den avgiftsbelagda verksamheten.

Näringslivets Transportråd frågar mot bakgrund av detta: Hur stor kostnadssänkning innebär den av Transportstyrelsen genomförda outsourcingen av IT-driften? Hur syns en kostnadssänkning i avgiftsstrukturen för den avgiftsbelagda verksamheten?

Avslutningsvis föreslår Näringslivets Transportråd att Transportstyrelsen fortsätter arbetet med att utveckla sin verksamhet i linje med den "*Strategi för positiv näringslivsutveckling*" som myndigheten lämnade till regeringen våren 2015.

#### **NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD**



Per Bondemark

Ordförande



Guy Ehrling

Kanslichef