

REMISSYTTRANDE

2023-08-31

Transportstyrelsen
kontakt@transportstyrelsen.se

Remissyttrande över förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter 2024 (TSF 2023-63)

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått förslaget till avgiftsförändringar för 2024 på remiss och anför följande. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare.

Våra synpunkter lämnas under rubrikerna nedan:

- **Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet;**
- **Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare;**
- **Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi;**
- **Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter.**

Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet

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.

De avgiftsförändringar som föreslås för 2024 finns inom samtliga trafikslag. Transportstyrelsen anger att den inte genomförde tillräckliga avgiftshöjningar under pandemin, vilket föranlett omfattande underskott inom luftfart, sjöfart och vägtrafik. Regeringen har sedermera medgett Transportstyrelsen en längre tid än vanligt, till och med 2028, att balansera avgifterna för att undvika alltför stora avgiftshöjningar. Sammantaget beräknas dock avgiftsuttaget 2024 öka med cirka tio procent jämfört med 2023. Transportstyrelsen anger att förändringen i avgiftsuttaget är en följd av både volymförändringar och ändrade avgiftsnivåer.

Inom järnvägsområdet föreslås främst avgiftshöjningar till 2024. Anledningen är främst att nödvändiga sänkningar genomfördes redan till 1 januari 2023, medan höjningarna i stället

genomförs i år. Totalt beräknas intäkterna öka med 32 procent. Även för luftfart föreslås avgiftshöjningar inom flera områden 2024. För sjöfart föreslås också flera avgiftshöjningar avseende bland annat tillsyn i hamnar och lotsdispenser. Totalt beräknas avgiftsuttaget öka med sex procent från 2023 till 2024.

För vägtrafik föreslås mestadels avgiftshöjningar som sammantaget innebär att det totala avgiftsuttaget kommer att öka med nio procent. Höjningarna genomförs främst för att omhänderta ökade kostnader och ackumulerade resultat. Justeringarna av avgifter sker främst inom tillståndsprövning och tillsyn, däribland höjda avgifter mot yrkestrafikföretag.

Näringslivets Transportråd menar att det utifrån Transportstyrelsens redovisning av avgiftsförändringarna, sammantaget och för respektive område, är svårt att dra generella slutsatser om hur förslaget påverkar transportköpare. För att möjliggöra en bättre förståelse av hur avgiftsändringarna påverkar transportköpare behövs en samlad konsekvensanalys. Någon sådan har Transportstyrelsen dock inte genomfört i år heller trots att Näringslivets Transportråd påpekat bristen upprepade gånger i sina remissyttranden.

Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare

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 bland annat 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 delvis flyttats över till Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA. Det remitterade avgiftsförslaget visar på att implementeringen av EUs fjärde järnvägspaket är kostnadsdrivande och Transportstyrelsen behöver höja avgifter på järnvägsområdet som följd. En farhåga som Näringslivets Transportråd framfört i tidigare remissyttranden och som nu besannas.

Näringslivets Transportråds medlemsföretag är starkt beroende av att de villkor som man arbetar under är stabila och förutsägbara. Transportstyrelsen skriver i avsnittet 4 ”Avgiftsförändringar till 2024” att myndigheten ”gör årligen en översyn av avgifterna så att våra intäkter på sikt motsvarar våra kostnader och i övrigt stämmer överens med gällande principer.”. Enligt Näringslivets Transportråd är det viktigt att Transportstyrelsen även håller fast vid den tidigare uttalade ambitionen att hålla avgifterna stabila och undvika justeringar varje år. I linje med det är det välkommet att Transportstyrelsen medgetts tid till och med 2028 att balansera avgifterna efter underskottet som uppstod under pandemin.

Näringslivets 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.

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.

Näringslivets Transportråd noterar att Transportstyrelsen föreslår en rejäl höjning av den enhetliga timtaxan från 1 200–1 400 kr/timme till 1 700 kr/timme med anledning av upparbetade underskott, bland annat till följd av pandemin, samt ökade kostnader sedan införandet av timtaxan. Trafikanalys har tidigare påpekat att den timtaxa som Transportstyrelsen tar ut (före höjningen oftast 1 400kr/timme) har i en enkel jämförelse visat sig vara drygt 20 procent högre än genomsnittlig timkostnad i myndigheter av motsvarande storlek.¹ Anledningen till att timkostnaden är högre kan bero på flera verksamhetsspecifika förutsättningar men även på svaga incitament till kostnadsminimering för en verksamhet som finansieras med avgifter enligt självkostnadsprincipen. Enligt Näringslivets Transportråd är en enhetlig timtaxa inte heller självklar att tillämpa i en så diversifierad verksamhet som Transportstyrelsens.

Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi

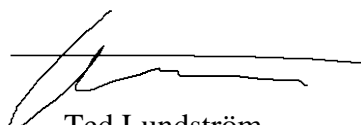
Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsens redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för näringslivet. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. En sådan konsekvensanalys ska även ta hänsyn till industrin och handelns internationella konkurrenskraft. Transportmyndigheterna koordinerar inte sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet.

Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter

Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: ”Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering”. 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.

Värt att notera är att Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: ”...myndigheten hanterar 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.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD

¹ Merkostnader av skatter och avgifter inom transportområdet, WSP, PM 2018- 07-06.