Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

REMISSYTTRANDE

2024-10-15

Transportstyrelsen
kontakt@transportstyrelsen.se

Remissyttrande över förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter 2025 (TSF 2024–48)

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått förslaget till avgiftsförändringar för 2025 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;**
- **Beskriv och ta fram en konsekvensanalys av ändringarna;**
- **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, Regeringskansliet och ansvariga politiker. Regering och riksdag har dock valt att avgiftsfinansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning i stället för att anslagsfinansiera dessa. I budgetpropositionen för 2025 har regeringen i stället föreslagit en neddragning av anslag till Transportstyrelsen med omkring fem procent, vilket Näringslivets Transportråd beklagar. Budgetneddragningen bör i möjligaste mån pareras med effektiviseringar av verksamheten snarare än ytterligare avgiftshöjningar.

Höjda avgifter för 2025 föreslås inom samtliga trafikslag. Transportstyrelsen anger att den inte genomförde tillräckliga avgiftshöjningar under pandemin, vilket föranlett omfattande underskott. 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 avgiftsuttaget 2025 öka med cirka 14 procent jämfört med 2024. Transportstyrelsen anger att generellt för alla trafikslag är att avgiftsförändringarna främst genomförs i syfte att balansera upparbetade underskott.

Inom järnvägsområdet föreslås avgiftshöjningar med 24 procent för 2025. Bland annat är det avgifter för säkerhetsstyrning och utbildningssamordning som ökar kraftigt. För vägtrafik föreslås mestadels avgiftshöjningar som sammantaget innebär att det totala avgiftsuttaget ökar med 14 procent. Justeringarna av avgifter sker främst inom tillståndsprövning och tillsyn, däribland höjda avgifter mot yrkestrafikföretag.

Även för luftfart föreslås avgiftshöjningar med sammanlagt 15 procent inom flera områden 2025. För sjöfart föreslås också flera avgiftshöjningar avseende bland annat tillsyn i hamnar och lotsdispenser. Totalt beräknas avgiftsuttaget öka med en procent från 2024 till 2025.

Beskriv och ta fram en konsekvensanalys av ändringarna

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.

Nytt för i år är att Transportstyrelsen inte heller har beskrivit de föreslagna avgiftsändringarna i ord utan remissen består nu endast av tabeller. Näringslivets Transportråd menar att det gör det ännu svårare att bilda sig en uppfattning om vilka effekter förslaget kan få för transportköpare av godstransporter. Som ett exempel kan nämnas att branschorganisationen Tågföretagen anger att deras medlemmar på godssidan aviserat att de kan få mer än fördubblade avgifter till Transportstyrelsen. Detta kommer att spegla sig i priset till tågföretagens kunder det vill säga varuägare inom industrin och handeln och ha negativa konsekvenser för deras konkurrenskraft.

Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare

Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsen har en god framförhållning och är proaktiva 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. Tidigare erfarenheter, till exempel implementeringen av EU:s fjärde järnvägspaket, visar att flytt av uppgifter inte nödvändigtvis innebär besparingar utan kan i själva verket vara kostnadsdrivande och leda till att Transportstyrelsen behöver höja sina avgifter.

Näringslivets Transportråds medlemsföretag är starkt beroende av att de villkor som man arbetar under är stabila och förutsägbara. Transportstyrelsen skriver i avsnitt 1 ”Förslag avgiftsförändringar 2025” att ”Transportstyrelsen gör årligen en översyn av myndighetens avgifter i syfte att säkerställa att intäkterna motsvarar kostnaderna 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 och att regeringen även beslutat att stryka befintliga underskott inom vissa särskilt svårbalanserade avgiftsområden, vilket angavs i myndighetens regleringsbrev för 2024. Trots dessa förlättnader och Transportstyrelsens egna ambitioner ökar dock avgiftsuttaget igen inom samtliga trafikslag.

Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsens medarbetare som debiterar avgiftsbelagd verksamhet utbildas såväl i prissättningen av verksamheternas direkta och 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.

Trafikanalys har tidigare påpekat att den timtaxa som Transportstyrelsen tar ut (sedan 2024 oftast 1 700kr/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. Idag fattar transportmyndigheterna beslut om avgiftsförändringar i stuprör myndighet för myndighet.

Nästa år ökar inte enbart Transportstyrelsens avgifter utan till exempel ökar även de banavgifter för godstransporter på järnväg som tas ut av Trafikverket med omkring 40 procent i genomsnitt samtidigt som Sjöfartsverket höjer farledsavgiften med 24 procent och lotsavgiften med 10 procent jämfört med 2024. Samtliga dessa avgifter betalas i slutändan av producenter och konsumenter i Sverige, vilket försämrar konkurrenskraften för företag inom industrin och handeln.

Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter

Transportstyrelsens kostnadsmassa bör rimligtvis kunna minska genom förbättrade processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering. Det är särskilt angeläget när statens anslag till myndigheten nu minskar. Näringslivets Transportråd önskar en redovisning av kostnadsbesparingar som uppstår genom ökad digitalisering och automatisering av Transportstyrelsens verksamhet.

---

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

Transportstyrelsen hanterar en stor mängd avgifter. Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen även genomför en översyn av avgiftsfloran. Flera stora banker har genomfört 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