SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2016-09-13

Ert dnr: TSF 2016-59
Handläggare: Lars Sandberg

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
kontakt@transportstyrelsen.se

Remissvar angående förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Sammanfattning av Transportstyrelsens principer för avgiftssättning

Transportstyrelsen finansiering innebär att tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras genom avgifter, medan regelgivning ska finansieras genom skattemedel. Vidare innebär myndighetens finansiering att Transportstyrelsens verksamhet i huvudsak ska finansieras på ett enhetligt sätt oavsett trafikslag, samt att Transportstyrelsen har bemyndigats att besluta om avgifter och avgiftsnivåer. Myndighetens inriktning är att årligen se över och revidera avgifterna i syfte att uppnå självkostnadstäckning, och ett i övrigt ändamålsenligt avgiftsuttag.

Enligt avgiftsförordningen ska avgifter beräknas så att full kostnadstäckning uppnås, vilket innebär att avgifterna ska beräknas så att den långsiktiga självkostnaden täcks. 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.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Generella synpunkter
Svensk Kollektivtrafik ifrågasätter Transportstyrelsens finansieringsmodell. Det är inte branschen som önskat alla de regler och förordningar som finns inom transportområdet. Inom exempelvis järnvägssektorn bygger regelverket till stor del på EU-förordningar. Den största delen av Transportstyrelsen verksamhet bör alltså ses som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad, även när det gäller tillsyn, tillstånd och registerhållning.

Enligt Transportstyrelsens remitterade underlag har myndigheten genom effektiviseringar kunnat sänka avgifter inom tre områden: flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med endast flygplan (AOC) för operatörer med luftfartyg som är tyngre än 2,0 ton, tillsyn av flygoperatörer inom luftfartsskydd och tillsyn av fartyg. När det gäller tillsyn av fartyg har Transportstyrelsen genom effektiviseringar lyckats sänka sina kostnader med hela 25 procent sedan

2013.[1] Det finns uppenbarligen en betydande effektiviseringspotential i Transportstyrelsens verksamhet. Ytterligare ett tecken på den effektiviseringspotential som finns är att Transportstyrelsen tar ut högre timtaxor än kvalificerade konsulter i branschen.

Istället för att slentrianmässigt höja avgifterna anser Svensk Kollektivtrafik att Transportstyrelsen konsekvent måste arbeta med rationalisering och effektivisering inom samtliga delar av sin tillsyns-, tillståndsprövnings- och registerhållningsverksamhet. Dessutom bör myndigheten bygga in incitament i avgiftssystemet, dels för att Transportstyrelsen ska öka effektiviteten i sitt eget arbete för att hålla nere kostnaderna och dels för att de som berörs av avgifterna i högre grad ska göra rätt och därmed minska behovet av tillsyn. Vi anser därför att avgifterna och avgiftshöjningarna generellt är för höga.

Svensk Kollektivtrafik saknar även en samlad konsekvensanalys vad avgiftsförändringarna blir som helhet för respektive verksamhetsområde både utifrån myndighets- och användarperspektiv. Dessutom saknar vi en redovisning av avgifternas koppling till Transportstyrelsen verksamhetsplan och en beskrivning över vilken ambitionsnivå verket har inom olika verksamheter.

Man bör i detta sammanhang också komma ihåg att de olika delbranscherna kan vara ganska små och att Transportstyrelsens avgifter därför ska fördelas på ett fåtal företag. Inom järnvägssektorn kommer huvuddelen av kostnaderna att fördelas på de ca 30 järnvägsföretag som bedriver trafik på stomnätet samt de största infrastrukturägarna. Järnvägsföretagen är utsatt för hård konkurrens från andra transportslag och små marginaler och drabbas av andra statliga avgiftshöjningar, som de årliga banavgiftshöjningarna. Varje kostnadsökning förs därför över direkt till resenärer och transportköpare, inte minst till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras resenärer. Myndigheterna måste göra gemensamma konsekvensanalyser och gemensamt koordinera sina avgiftshöjningar.

Järnväg

Säkerhetstillsyn järnvägsföretag
För att uppnå full kostnadstäckning föreslår Transportstyrelsen att en rad avgifter för säkerhetstillsyn ska höjas med omkring 30 procent. De avgifter som ska höjas enligt myndighetens förslag är avgifterna för säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som till någon del bedriver järnvägstrafik på huvudspår, tillsynsavgiften för järnvägsföretag med säkerhetsintyg del B som bedriver järnvägstrafik endast på sidospår samt avgifterna för säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som har beviljats särskilt tillstånd och nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativt till dessa avgiftsökningar. Som Transportstyrelsen konstaterar kommer en del järnvägsföretag att omfattas av flera avgiftshöjningar, vilket gör att den totala kostnadsökningen kan anses vara hög.

Det räcker inte att som Transportstyrelsen bara analysera konsekvenserna av avgiftshöjningarna i förhållande till järnvägsföretagens omsättning. I en bransch

[1] S.35

med mycket små marginaler som är utsatt för hård konkurrens från personbil och lastbil måste man göra en betydligt bredare och djupare analys. Inte minst behövs det analyser av hur avgifterna och avgiftshöjningarna sammantaget påverkar tågets konkurrenskraft gentemot andra transportslag som har större utsläpp av växthusgaser och andra miljöförstörande ämnen.

Marknadstillsyn infrastrukturförvaltare
Transportstyrelsen beskriver sin tillsynsverksamhet som riskbaserad. Med riskbaserad tillsyn avses att Transportstyrelsen inriktar sina ”tillsyner i första hand mot tillsynsobjekt och företeelser som har stor påverkan på marknadens funktionssätt.”[2] Det som texten beskriver är i själva verket en konsekvensbaserad tillsynsverksamhet. En riskbaserad tillsynsverksamhet skulle fokusera på de tillsynsobjekt och företeelser som har störst sannolikhet att negativt påverka marknadens funktionssätt.

Svensk Kollektivtrafik är också kritiskt till att förslaget om att höja den årsavgift som tas ut från Trafikverket, för marknadstillsyn av infrastrukturförvaltare med 10 000 spårkilometer eller mer, med nästan 100 %, från 2,253 miljoner kr/år till 4,5 miljoner kr/år. Det stämmer förvisso att avgiftshöjningen bara utgör 0,0015 procent av anslagsmedlen för banhållning. Samtidigt innebär avgiftshöjningen att ytterligare ca 2,5 miljoner kronor av bananslagen används till annat än till investeringar i underhåll eller anläggning av nya banor.

Tillsyn av utbildningssamordnare och examinatorer
Transportstyrelsen föreslår att avgiften för tillsyn av utbildningssamordnare och examinatorer höjs från med nästan 100 procent, från 20 100 kr till 40 000 kr.

Som Transportstyrelsen konstaterar är kollektivet som ska bära denna kostnad litet, 33 utbildningssamordnare och 31 examinatorer, vilket gör att avgiften per aktör blir förhållandevis stor och kännbar, framförallt för de mindre aktörerna. Vi ställer oss negativa till denna avgiftshöjning. I dag finns det en stor brist på lokförare, en brist som kommer att förvärras under de närmaste åren när många lokförare kommer att gå i pension. Som Transportstyrelsen skriver så finns det risk för att avgiftshöjningen leder till att vissa företag väljer att inte ha kvar sina tillstånd som utbildningssamordnare och examinatorer. Det behövs fler och inte färre utbildningssamordnare och examinatorer. Vi avvisar därför Transportstyrelsen förslag.

Prövning av ansökan om nationellt trafiksäkerhetstillstånd
Den 1 juli 2015 upphörde möjligheten att beviljas särskilt tillstånd för järnvägsföretag. Järnvägsföretag med sådant tillstånd får dock fortsätta att bedriva verksamheten till och med utgången av 2018. Därefter måste de som vill fortsätta med sin verksamhet ha tillstånd antingen i form av nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller i form av licens och säkerhetsintyg del A och säkerhetsintyg del B. För den som ansöker om nationellt trafiksäkerhetstillstånd föreslås en ansökningsavgift på 5 600 kronor.

Svensk Kollektivtrafik anser att denna avgift är orimligt hög med tanke på att, som Transportstyrelsen skriver, avgiften bara avser den administrativa hantering Transportstyrelsen kommer att ha för att hantera ansökan, fatta och registrera

[2] S.9

beslut om tillstånd samt registrering av företagets tillstånd i Transportstyrelsens IT-system.

Godkännande av fordon, delsystem och spåranläggningar
Transportstyrelsen ska godkänna nya och ombyggda delsystem och fordon inom järnväg innan de får tas i bruk. Motsvarande regler finns för tunnelbana och spårväg, där Transportstyrelsen ska godkänna nya och väsentligt ombyggda spåranläggningar och fordon innan de används för trafik. Transportstyrelsen föreslår att den löpande timtaxan för godkännande av komponenter och tekniska delsystem ska öka från 1 400 kr/timme till 1 600 kr/timme.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till avgiftshöjningen eftersom den föreslagna avgiften vida överstiger timtaxan för kvalificerade konsulter i branschen. Det finns inga skäl till varför en myndighet där kostnader och avgifter ska gå jämt upp att ta ut högre timkostnader än konsultföretag som ska gå med vinst.

Vägtrafik

Förlängning av högre behörighet
Högre körkortsbehörigheter innebär behörighet att köra tung lastbil, med eller utan släp, och buss. Vid en ansökan om förlängning av högre körkortsbehörighet prövas de medicinska kraven för att undersöka om en person ska få behålla sina behörigheter ytterligare fem år.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om att ansökningsavgiften för förlängning av högre behörighet, där giltighetstiden går ut under 2018, tas bort redan 2017.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD