



2023-08-31

kontakt@transportstyrelsen.se

Ert dnr: TSF 2023-63

Handläggare: Mattias Andersson

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande Remissvar Transportstyrelsens avgiftsförordning 2024

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,9 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för beslut och trafikupphandlingar för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Transportstyrelsen lämnar årligen ett förslag på avgiftsförändringar, även denna gång lämnas förslag som har ekonomisk påverkan på branschen och där höjningarna i många fall långt överskrider en nivå motsvarande indexjusteringar för årligen ökade lönekostnader.

Den nuvarande huvudprincipen för finansieringen av Transportstyrelsens verksamheter inom områdena tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning är att varje enskild tillståndshavare eller sökande fullt ut ska betala en avgift som motsvarar de kostnader som uppstår hos myndigheten inklusive overhead, IT-investeringar, lokalkostnader etc för just den enskilda händelsen.

Sammanfattning av våra synpunkter

Förslaget saknar redovisningar kring hur Transportstyrelsen kommit fram till kostnader och föreslagna avgifter samt transparenta motiveringar till de bitvis kraftiga höjningarna.

Kollektivtrafikbranschen har inte återhämtat sig fullt ut efter pandemin och avgiftshöjningar risker att påverka verksamheterna negativt vilket i slutändan riskerat att drabba resenärerna.

Myndigheten bör se över sitt förslag om att införandet en årlig avgift för tillsyn av Trafikförsörjningsprogram. Detta då programmen oftast uppdateras endast vart fjärde år. Även den föreslagna löpande avgiften för bristavsyning behöver tydliggöras.



Avgiftsförslagen brister i transparens

Ett flertal föreslagna höjningar i fjolårets remiss om avgifter för 2023 åtföljdes med skrivningen "Myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning" utan att redovisa vad som är nivå för full kostnadstäckning, hur tidsplanen ser ut för att nå detta eller vilka åtgärder myndigheten avser genomföra för att minska behovet av flaggade kostnadshöjningar. Ett år senare, i denna remissversion, förekommer samma skrivning bara en gång. Det är oklart om detta innebär att avgiftshöjningarna i och med dessa tidigare höjningar nått rätt nivå, trots fjolårets skrivningar, eller om branschen ska förvänta sig fortsatta avgiftshöjningar?

I några av förslagen motiveras avgiftsförändringar av att volymen ärenden minskat. Det framgår inte om Transportstyrelsen tagit hänsyn för att de senaste åren varit kraftigt präglade av pandemin vilket sannolikt påverkat behovet av transporttjänster och därmed minskat behovet att söka tillstånd hos Transportstyrelsen.

Det vore önskvärt om alla kostnadsökningar kunde motiveras på betydligt mer detaljerat sätt än i dagens remissunderlag. Myndigheten beskriver endast att "orsaken är högre kostnader än vad som tidigare beräknats". Har myndigheten uttömt möjligheter till förenkling, effektivisering och automatisering innan den föreslår avgiftshöjningar som åtgärd? Endast en gång i hela samrådshandlingen nämns effektiviseringar och då utan att på något sätt beskriva vad myndigheten har gjort för att dämpa sina kostnadsökningar.

Det framgår inte heller hur myndighetens overheadkostnader belastar branschens avgifter samt hur de fördelas mellan de olika avgiftsobjekten.

Vi har förståelse för att myndigheten precis som alla andra verksamheter har ökade kostnader pga inflation, löner etc, men önskvärt hade ändå varit om den årliga avgiftsjusteringen legat i nivå motsvarande ökning av KPI/LCI.

Förslag på kraftigt ökad timkostnad

Vi noterar att förslaget föreslår en ökad timtaxa från 1400 kr/timme till 1700 kr/timme, för tex tillsyn som baseras på löpande räkning. En redan hög timdebitering väl motsvarande taxor för kommersiella teknikkonsulter blir nu plötsligt 20% högre. För vissa avgifter som tidigare haft en längre timtaxa föreslås en ökning på 40%.

Att som i remissen införa nya fasta avgifter som läggs på utöver en rörlig timavgift innebär att mindre och enklare ärenden på färre timmar drabbas mer än komplicerade ärenden. Trots att de senare sannolikt varit de kostnadsdrivande.



Synpunkter på några av de enskilda förslagen

Tillsyn över redovisningscentraler för taxitrafik

Högre kostnader och lägre volymer anges som orsak för att föreslå en höjning från 7100 kr till 12 800 kr. Förra året föreslogs samma avgift höjas 5000 till 8000 kr. Förra året fick även avgiften för tillståndsprövningen av redovisningscentraler en höjning från 7500 kr till 18000 kr. Taxibranschen har inte återhämtat sig efter pandemin. Myndigheten bör därför vara extra försiktig med kraftiga kostnadsökningar för denna branschdel.

Tillsyn enligt kollektivtrafiklagen

Transportstyrelsen föreslår en ändring av avgiften för tillsyn av kollektivtrafikmyndigheters trafikförsörjningsprogram från löpande timtaxa till en årsavgift. Ökad förutsägbarhet är i grunden bra. Men anledningen oroar, då orsaken anges vara att myndigheten har för avsikt att införa årlig tillsyn samt att den löpande timtaxan (trots den föreslagna höjningen) inte varit kostnadstäckande. Historiskt har Transportstyrelsen bedrivit främst riskbaserat tillsynsarbete. Om inte detta förändrats är vår tolkning att kvaliteten försämrats vad gäller de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram, tex jämfört med den situation Transportstyrelsen själva beskrivit sin senaste rapport¹. Vid en rundfrågning till ett urval av våra medlemmar kan de inte minnas att någon tillsyn alls skett kring Trafikförsörjningsprogrammet de senaste åren.

Om Transportstyrelsen anser att kvaliteten i program minskat varför har branschen inte fått veta detta? Ett proaktivt förhållningsätt i samverkan måste alltid vara bättre än bedriva reaktiv tillsyn.

Vi ställer oss också frågande varför tillsynen behöver bli årlig?

Trafikförsörjningsprogram utarbetas generellt en gång per mandatperiod, dvs vart fjärde år. När myndigheten föreslår en årlig tillsynsavgift på 25 tkr betyder det i praktiken att man kräver en avgift om 100 tkr för att läsa igenom och komma med synpunkter på ett dokument som i genomsnitt är på 50 sidor², och där inte ens hela dokumentet ligger inom Transportstyrelsens tillsynsmandat.

Förslaget innehåller även ett införande av en löpande avgift som ska tas ut vid eventuell bristavsyn, utöver den årliga avgiften. Det framgår dock inte ens hur denna avgift ska utformas, varför detta förslag kraftfullt måste avstyrkas.

Tillsyn enligt tågpassagerarförordningen

Här föreslås en ny avgift som tidigare ingått i årsavgiften för säkerhetstillsyn. Vi saknar dock ett balanserande avgiftsförslag med en sänkning av denna tidigare årsavgift som motsvarar uttaget av den nya avgiften.

Årsavgift för taxiförarlegitimation

Den nya avgiften infördes 2023-01-01. Vi har begärt ut uppgifter från Transportstyrelsen och sammanställt antalet med legitimation.

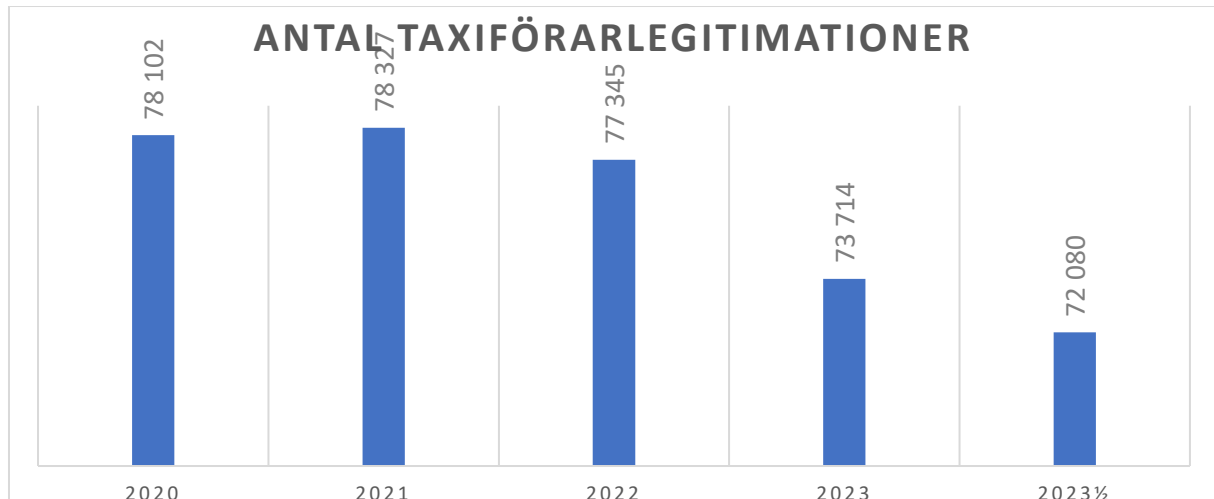
¹ Transportstyrelsen, Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram Dnr TSV 2016-3814

² Antalet sidor varierar över landet i gällande versioner Trafikförsörjningsprogram mellan 19 och 72 sidor



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Redan under våren 2022 informerade Transportstyrelsen innehavare av legitimationen om att en avgift skulle införas. Sedan dess har antalet personer i landet med taxiförarlegitimation stadigt minskat enligt Transportstyrelsens data.



Med färre möjliga förare kommer sårbarheten att öka i en bransch som redan har förarbrist. Resor som regionala och kommunala myndigheter är skyldiga att anordna enligt lag riskerar att utebli. Framför allt kommer det bli svårare att få tag på förare som hoppar in som timvikarier vid sjukdom, semestrar, tillfälliga arbetstoppar etc. Ekonomistyrningsverket kom i sin rapport "Finansiering av tillsyn" fram till det olämpliga med avgiftsfinansiering om det skulle verka hämmande för en bransch eller marknad.³

Några motsvarande avgifter tas inte ut tex för de som har förarbevis för körkort, vattenskoter, behörighetsbevis och certifikat inom sjöfarten eller för yrkeskompetensbevis för buss/lastbil. Man kan även jämföra med de tjugotvå legitimationsyrken som Socialstyrelsen är registerhållare för som saknar årlig individbaserad avgift. När en motsvarande avgift infördes i bussbranschen, en avgift lades på förarna för vidareutbildning, minskade antalet personer som kunde rycka in som timvikarier etc som en konsekvens av detta. Resultatet blir att den statliga Arbetsförmedlingen tvingades finansiera fler bussförarutbildningar. Att nyutbilda en sannolikt större kostnad per förare än kostnaden för staten att hålla ett register över vilka som förare. Samma situation kommer sannolikt att uppstå även för taxibranschen i och med detta.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

³ <https://www.esv.se/contentassets/36422d79ed9e43e193c1934d959a794a/finansiering-av-tillsyn.pdf>, s 29