



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-17

Handläggare: Mattias Andersson

Transportstyrelsen
Er ref: TSF 2019-72
kontakt@transportstyrelsen.se**Remiss av förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter**

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik.

Transportstyrelsen skriver "Verksamheten ska i huvudsak finansieras på ett enhetligt sätt oavsett trafikslag. Vår inriktning är att var tredje år göra en större översyn och revidera avgifterna i syfte att uppnå självkostnadstäckning, och ett i övrigt ändamålsenligt avgiftsuttag. De mellanliggande åren görs endast nödvändiga förändringar som oftast är till följd av ändrade regelverk. Avgiftsförslaget till 2020 är resultatet av en sådan mer genomgripande översyn och därför innehåller förslaget många förändringar."

Svensk Kollektivtrafik har även tidigare år besvarat motsvarande föreskrift för tidigare års föreskrift rörande avgifter. Vårt sammanfattande konstaterande är att Transportstyrelsen i sitt syfte att skapa "självkostnadstäckning" för varje enskild avgift genom årlig revision av avgifterna skapar en osäkerhet och ryckighet för kunder och företag vilket inte är önskvärt. Under alla år vi besvarat denna remiss har avgifter höjts och sänkts, och i flera fall med motivet "vi har uppskattat fel, ni har betalt för mycket". Den långsiktigheten på 3-5 års sikt som remissen nämner finner vi därför inte föreligger i verkligheten. Men om Transportstyrelsen för framtiden har för avsikt att skapa en sådan är det naturligtvis lovvärt.

Transportstyrelsen skriver i kap 3 " Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering. Ständiga förbättringar och effektiviseringar krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner, vilket medför att vi måste genomföra löpande kostnadsbesparingar.". Ständig effektivisering är vällovligt, men detta är ju att blanda bort korten då avgifterna avser den del av verksamheten som i dagsläget inte är anslagsfinansierad och alltså ska vara helt oberoende myndighetens anslag. Eftersom Transportstyrelsen föreslår att öka avgiftsuttaget med 54 miljoner kronor (kap 5) till 2020 ser vi tydligt att den effektiviseringspotential som beskrivs inte verkar uppstå när verksamheten är avgiftsbaserad.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Vi kan också konstatera att genom att tillsynsverksamheten ska täckas av avgifter för de organisationer som blir utsatta för tillsyn så saknas incitament för att Transportstyrelsen ska vara kostnadseffektiv och förändra sig verksamhet så att den leder till effektiviseringar i sin egen verksamhet. Varje kostnad som uppstår kan ju myndigheten genom sin avgiftsförordning söka täckning för utan att den som betalar kan påverka bördan. Resonemanget (avsnitt 1.2) om att branschen ser att det finns en "motprestation", genom att tillsynsmyndigheten idkar nitisk tillsyn hos organisationer som följer lagar och förordningar, och att detta skulle motivera betalning för tillsyn kommer vi aldrig att instämma i. Vi menar att tillsyn inte är en tjänst utan är myndighetsutövning som ska finansieras via anslag. Nuvarande system är som om polisen vid en nykterhetskontroll förskrev ut en faktura till varje förare de stoppade, oavsett om föraren var nykter eller berusad, för att täcka vad nykterhetskontrollen kostade.

Kostnaden för tillsyn är dels definierad för vissa uppdrag och ärenden och så finns en timkostnad för övriga delar. Timkostnaden är orimligt hög för att vara inom icke vinstdrivande verksamhet, nivån är till och med högre än vad nationella teknikonsultföretag tar för senior projektledare. Timdebitering per påbörjad tidsenhet är inte heller på något sätt styrande mot myndighetens effektivisering, då man på så sätt alltid försäkras om full kostnadstäckning oavsett om man har personal som bedriver tillsynen med bristande kompetens och ineffektiva processer och metoder.

Svensk Kollektivtrafik har i övrigt i sitt yttrande fokuserat sig på de avsnitt som gäller avgifter för tåg och buss vilket främst berör våra medlemmar.

Transportstyrelsen skriver "Inom järnvägsområdet föreslår vi flera tillfälliga sänkningar av avgifter, framförallt för tillsyn, eftersom vi har tidigare haft för höga avgifter jämfört med våra kostnader. Vi föreslår också förändringar av avgiftsstrukturen inom säkerhetstillsyn, till följd av fjärde järnvägspaketet. Där föreslår vi att vissa avgifter bryts ut för att göra det rättvisare för den som ska betala."

Det är lovvärt att införandet av fjärde järnvägspaketet innebär kostnadsminskningar vad avser tillsynsavgifter för branschen. Det råder vad vi förstår fortfarande oklarheter rörande ERA och deras avgifter, det innebär ju att det totala avgiftsuttaget för branschen är oklart. Det oroande är också att det finns utrymme att halvera vissa avgifter (tex säkerhetstillsyn makroföretag med nästan en halv miljon kronor). Att sänka avgifterna tillfälligt för att man tidigare haft för höga avgifter är dock enligt vår syn ett onödigt krångligt sätt, dels är det inte med säkerhet samma parter som får ta del av avgiftssänkningen jämfört med de som betalat de tidigare för höga avgifterna, dels ger det branschen en felaktig bild över vilka kostnader som verkligen finns.

Vi noterar också att de nya avgifter som tillkommer på järnvägssidan inte är baserade på tillsynsobjektets storlek. Det innebär i princip att små och



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

medelstora järnvägsföretag får ta en större del av kostnaderna än de tidigare gjort.

Transportstyrelsen föreslår nya avgifter för tillsyn enligt tågpassagerarförordningen (kap 6.1.2) och busspassagerarförordningen (9.1.3)

Tågpassagerarförordningen beslutades redan 2007 och Transportstyrelsen föreslår alltså mer än ett decennium senare att de ska ha rätt att ta ut avgift för tillsynen.

Under rubriken "Tillgänglighet och resenärers personliga säkerhet" skriver man att avgiften inte kommer att tas ut av stationsförvaltare som också är infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag då detta ska ske inom tillsyn för befintligt tillstånd. Om avsikten är att tydliggöra för vad man betalar för och vilken verksamhet som kostar vad hos Transportstyrelsen är detta en mycket olycklig lösning, dels då järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte är stationsförvaltare kommer att få betala för denna tillsyn i avgiften för tillståndstillsyn och dels för att det sammanblandar kostnader och tillsyn utifrån olika lagstiftningar.

Vi noterar att Transportstyrelsen också med denna avgiftsföreskrift gör ett försök att definiera vem som ikläder sig rollen stationsförvaltare, något som saknats sedan begreppet infördes 2007. Olyckligt att det sker i en förskrift om avgifter och inte sker i en ordentlig utredning om just rollen och begreppet som sådant. Branschen har efterfrågat en svensk definition på Station Manager upprepat antal gånger sedan begreppet lanserats, utan gehör för detta från lagstiftaren. Man skulle också kunna ifrågasätta om Transportstyrelsen därmed går utanför sitt mandat för att försöka hitta avgiftsobjekt.

Olyckligt är också att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet i tågpassagerarförordningen för samma frågor som Konsumentverket idkar tillsyn enligt lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter (text reseinformation, tillgänglighet och säkerhet). Stationsförvaltarna riskerar alltså att få betala två tillsynsavgifter och råka ut för tillsyn som kan vara motstridig i sin uppfattning om vad som är felaktigt mellan de två olika regelverken.

Transportstyrelsen menar att timtaxa om 1400 kr bör tillämpas då området är nytt och osäkerhet råder vad gäller tillsyn enligt tågpassagerarförordningen. Vår standpunkt är att timtaxan där osäkerheter råder kring verksamhetens omfattning och metod och process ska hållas måttfull. De som betalar avgifterna ska inte behöva betala tillsynsmyndighetens metodutveckling och osäkerheter i hur man bedriver tillsyn. Läpengarna bör myndigheten rimligen äska från sitt anslag. När man på andra ställen i förslaget sänker timtaxan från 1400 kr till 1200 kr bör detta kunna gå att göra även här.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

När det gäller busspassagerarförordningen föreslås även här en timtaxa på 1400 kr. Även här framkommer med tydlighet den osäkerhet Transportstyrelsen har inför sitt tillsynsuppdrag, man skriver att man inte ens vet vilka organisationer som man ska idka tillsyn över. Utifrån ett rättssäkerhetsperspektiv är detta oroväckande, då organisationer som kan hålla sig borta från Transportstyrelsens kännedom helt kommer att slippa tillsyn, medan välkända företag troligen måna om sitt rykte och därmed att följa lagar och förordningar riskerar att drabbas av tillsyn. Vi ser inte att detta kan innebära någon stor tidsåtgång för Transportstyrelsen att granska utbildningsplan och genomförda utbildningar via skrivbordstillsyn, däremot uppstår för trafikföretagen en utökad administrativ börda. Varken föreskrift eller lagstiftning anger hur genomförd utbildning ska dokumenteras varför det inte med säkerhet kan sägas vilka som genomgått utbildningen eller ej, register saknas troligen hos de flesta.

Vi noterar borttagandet av avgift för yrkeskompetensbevis som motiveras att verksamheten under några år ackumulerat ett stort överskott. Det bör påpekas att det inte är samma förare som betalt för höga avgifter som nu får möjlighet att inte betala avgift för beviset.

Vi noterar en sänkning av årsavgiften från 4 500 000 kr till 500 000 kr för tillsyn för infrastrukturförvaltare på huvudspår med den större mängden spårkilometer. Detta för att komma i balans mot tidigare års överbetalningar. Det skapar ju återigen en felaktig bild av verksamheten, där något verkar billigare än vad det är eller att ambitionsnivån sänkts rejält vad gäller tillsyn. Det visar också att Transportstyrelsen trots årliga avgiftsanalyser och taxeförordningar inte har haft förmåga att hålla koll på sina kostnader och intäkter. Även under 9.1.2 visas ett exempel på att Transportstyrelsen även historiskt bedrivit en "volatil" avgiftssättning. Här då man fördubblar avgiften för tillsyn av företag med motiveringen att tidigare års överskott "betalats tillbaka".

Under 9.1.1 skriver Transportstyrelsen " Vi utövar även tillsyn över de gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningsenheter som bedriver utbildning inom yrkesförarkompetens.". Vad vi erfar finns en mängd kommersiella utbildare som också utbildare inom yrkesförarkompetens. Genom att bara idka tillsyn på en del av branschen skapar Transportstyrelsen ojämna marknadsförutsättningar samt riskerar skapa ojämn kvalitet på utbildningarna.

Under 9.2.3 Yrkestrafik – förändrade avgifter för färdskrivare beskriver Transportstyrelsen att de vill övergå till en timprissättning istället för en fast prissättning för typgodkännande samt ta betalt med faktiska kostnader om de behöver anlita extern konsult för handläggning av typgodkännande. Detta skapar stora osäkerheter för tillverkare av färdskrivare som knappast kan anses driva på utvecklingen på marknaden utan kommer verka hämmande för ytterligare företag att ge sig in på marknaden eller produktutveckling. Det enda rimliga är att timdebiteringen är den samma



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

för externa konsulter ut mot den som ska betala avgiften. Det vore också rimligare med en fast avgift än timdebitering, och om det inte är möjligt att Transportstyrelsen gör en uppskattning av tidsåtgång och debiterar utifrån denna uppskattning. Debitering på löpande räkning är inget som skapar incitament varken för effektiv tillsyn eller lockar fler företag att slå sig in på marknaden.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD