



2022-08-18

kontakt@transportstyrelsen.se

Ert dnr: TSF 2022-44

Handläggare: Mattias Andersson

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande Remissvar Transportstyrelsens avgiftsförordning 2022**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % 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 färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.*

Transportstyrelsen lämnar årligen ett förslag på avgiftsförändringar, även denna gång lämnas förslag som har negati påverkar på branschen och som inte är att likna vid indexjusteringar för årligen ökade kostnader.

En viktig del vi tar fasta på i ert missiv är att ni skriver att "Verksamheten ska i huvudsak finansieras på ett enhetligt sätt oavsett trafikslag.". Så är dock inte fallet i förslaget. Den ryckighet som kännetecknar Transportstyrelsens avgiftsprislista där ungefär en branschdel per år får räkna med kännbara avgiftshöjningar och i bästa fall får någon annan branschdel glädjas åt tillfälliga avgiftslättnader då myndigheten i sitt avgiftsbeslut något år tidigare räknat snett och kompenserar för tidigare års överuttag.

Den nitiskhet vad gäller att uppnå "rättvisa" där varje enskild "produkt" ska bära sina egna kostnader förtas av den bristande redovisning kring hur man kommit fram till dagens kostnader och föreslagna kostnader. Det är sannolikt så att myndighetens reglering av avgiftsprissättningen är för detaljerade eller att myndigheten tolkar sina möjligheter allt för snävt, men det är inte en rimlig situation för de branscher som påverkas av Transportstyrelsens verksamhet att verka under denna "hattighet".

### **Vår kritik mot avgiftsmodellen kvarstår**

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



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kostnader som uppstår hos myndigheten inklusive overhead, IT-investeringar, lokalkostnader etc.

Svensk Kollektivtrafik anser fortfarande att den grundläggande principen bör vara att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras. Kollektivtrafiken som belastas av myndighetens kostnader, både bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Men dessa kostnader minskar branschens konkurrenskraft och kostnadseffektivitet. Någon skatteväxling som kompensation för Transportstyrelsens höjda avgifter har inte förekommit sedan avgiftsmodellen infördes. Dagens skattenivå för branschen utgår ifrån att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Utifrån de negativa konsekvenser modellen får för en bransch som staten säger sig vilja gynna och som om förutsättningar ges kan kraftfullt bidra till målen om en grön omställning föreslår Svensk Kollektivtrafik att myndigheten i sin dialog med sin uppdragsgivare tar en diskussion att åtminstone möjliggöra ett ökat inslag av anslagsfinansiering av myndighetens investeringar och overheadkostnader. Detta för att lindra tillsynsobjektens börda för kostnader som den i sin verksamhet inte har någon möjlighet att påverka, varken som enskild organisation eller som kollektiv.

### **Avgiftsmodellen skapar onödig osäkerhet för branschens aktörer**

De erfarenheter som nu finns av Transportstyrelsens hantering i avgiftsfrågor ger heller inte anledning till minskad oro. Årligen justeras avgifter upp och ned (oftast upp) och nya avgifter tillkommer. Eftersom myndigheten är ensam "leverantör" och därmed monopolist kan inte branschens aktörer konkurrensutsätta och sätta prispress på myndighetens tillsynsverksamhet. Istället kan myndigheten efter eget huvud lägga den tid man anser nödvändig på ett ärende och debitera tillsynsobjektet detta. Det finns inte heller några incitament i modellen för att myndigheten ska effektivisera sin verksamhet med ökad digitalisering, ökad kompetens och förenklingar. Avgiftsmodellen bygger idag på att myndigheten antingen debiterar tillsynsobjektet per timme eller i fasta prisbelopp. I de senare kommer myndigheten på att de inte räcker och ändå höjer avgifter till året efter.

Vi föreslår att myndigheten för den verksamhet som bedrivits väsentligen oförändrad under året endast gör en avgiftsjustering motsvarande LCI. Övriga kostnadsökningar utöver detta borde motiveras på betydligt mer detaljerat sätt än dagens remissunderlag. I första rummet borde myndigheten alltid överväga förenkling, effektivisering och automatisering innan den föreslår avgiftshöjningar. Dessa steg och ställningstaganden bör också framgå tydligt i remissunderlaget. Ett flertal föreslagna höjningar åtföljs dessutom med skrivningen "Myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning" utan att på något sätt redovisa vad som är nivå för full kostnadstäckning, hur tidsplanen ser ut för att nå full kostnadstäckning och framförallt vilka åtgärder myndigheten genomför för att minimera behovet av dessa flaggade kostnadshöjningar. Vi noterar även att Riksrevisionen i sin granskning av Transportstyrelsen årsredovisning i april 2022 kraftfullt ifrågasätter hur Transportstyrelsen under ett flertal år utan att göra justeringar redovisat ett överskott för verksamheten "övriga uppdrag" som är avgiftsfinansierad. Vi ser detta som ytterligare ett



tecken på att avgiftsfinansiering utifrån en strikt syn på självkostnadsprincipen inte fungerar på den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver och att myndigheten saknar verktyg och rutiner för att hantera detta på ett för branschen och uppdragsgivarens belåtenhet.

### **Höjda kostnader försvårar för samhällets måluppfyllelse**

Kollektivtrafiken har drabbats mycket hårt av pandemin och därefter av ökade drivmedelspriser till följd av det osäkra världsläget efter Rysslands invasion av Ukraina. Staten krävde dock att kollektivtrafiken trots kraftigt minskat resande skulle hålla kvar vid det fulla trafikutbudet under hela pandemin för att få tillgodoräkna sig någon form av statligt stöd. Därefter har ett visst stöd betalats ut som dock bara täcker en bråkdel av de intäktsförluster branschen drabbats utav. I andra länder genomförs riktade satsningar för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft, i Sverige föreslås istället sänkningar av bensinskatter och ökade myndighetsavgifter för kollektivtrafiken. Transportsektorn står inför utmaningen att möta det ökande transportbehovet och samtidigt minimera dess miljöpåverkan (klimatutsläpp, buller, trängsel osv.). Riskerna är nu stora att kollektivtrafiken inte kan bidra till den gröna omställningen och de mål kring klimat, tillgänglighet och miljö som staten och regioner beslutat om.

Transportstyrelsens avgiftsfinansiering är ytterligare en kostnad ovanpå de ovan angivna som direkt påverkar transportföretagen, dess anställda och transportköparna. Där effekter av de samlade höjningarna av olika avgifter för kollektivtrafikens konkurrenskraft och antagna miljö- och klimatmål måste inkluderas. Vi kräver därför att Transportstyrelsen genomför en konsekvensanalys av de sammantagna effekterna för kollektivtrafiken och näringslivets konkurrenskraft av ökade kostnader. Rimligtvis borde en ökad automatisk handläggning minska myndighetens kostnads massa. Svensk Kollektivtrafik önskar även en redovisning av de kostnadsbesparingar som uppstår genom ökad digitalisering och automatisering av Transportstyrelsens verksamhet.

### **Ökad samverkan mellan myndigheter**

Idag koordinerar de olika transportmyndigheterna inte sin verksamhet och sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet. Vi kräver därför att Transportstyrelsens tillsammans med andra transportmyndigheter senast våren 2023 redovisar en långsiktig och koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för transportsektorn. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. Rimligt är också att myndigheterna ser över vad de tillsammans kan göra för att minska behovet av ökade avgiftsuttag, tex genom ökad samverkan och effektivisering och automatisering.



## **Förslaget saknar transparens**

Det går inte att se hur avgiftshöjningarna har beräknats samt hur myndighetens overheadkostnader (GD- och stabslöner, lokaler o dyl) belastar branschens avgifter. Detta är inte förstå året vi framför denna synpunkt och ser ingen större förbättring i er redovisning av detta.

I flera 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 påverkat behovet av transporter och därmed påverkat antalet ärenden hos Transportstyrelsen för tillstånd och ansökningar.

## **Positivt - Inget förslag på ökad timkostnad**

Vi noterar att förslaget inte föreslår en förändrad timkostnad utan att beloppet 1400 kr/timme kvarstår för de avgifter som baseras på löpande räkning. Detta är positivt och ger en viss indikation på att myndigheten har ett effektiviseringsarbete i sin verksamhet, eller möjligen att tidigare års timdebitering varit i överkant.

## **Synpunkter på några av de enskilda förslagen**

### **7.4.1 Förändrad avgift för taxiförarlegitimation**

Här föreslås en kraftfull höjning pga ökade kostnader för IT-system. Det kan inte ligga brukarna till last att Transportstyrelsen byter stödsystem. Med nya IT-system borde verksamheten dessutom kunna effektiviseras och därmed borde kostnaderna för investering kunna räknas hem denna väg. Investeringskostnader bör dessutom tas från myndighetens anslagsbudget och enbart driftkostnader bör belasta tillsynsobjekten.

För 2022 föreslogs denna avgift höjas från 1200 kr till 2800 kr. Förutom att förslagen höjningen 2300 kr till 2700 kr i sig är kännbar flaggar myndigheten för att detta inte innebär full kostnadstäckning och att myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning. Ännu ett år med ett avgiftsförslag från Transportstyrelsen där varken konsekvenser för branschen eller en transparent redovisning över kostnader och framtida kostnader redovisas.

Frågor som saknar svar är hur Transportstyrelsen under har året arbetat för att minska behovet av kostnadsökningar. Samt hur myndigheten framöver arbetar för att minska det samma.

Hur mycket ska branschen förväntas sig att kostnaderna ökar framöver? Vad är full kostnadstäckning?

### **7.4.2 Förhandsbesked om taxiförarlegitimation**

Här finns motsvarande skrivningar om att myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning. Hur mycket är oklart. Det bör noteras att avgiften på två år höjs från 800 kr till föreslagna 1700 kronor.



### 7.5.3 Förändrad avgift för tillstånd linjetrafik inom EES

Här ser vi ett exempel på den påtalade hattigheten. I förslaget från 2021 för 2022 års avgifter föreslår myndigheten att avgiften ska höjas från 5700 till 6100 kronor. I årets förslag föreslås en sänkning från 6000 kronor till 5900 kronor.

### 7.5.4 Tillstånd linjetrafik utanför EES

Även här föreslås en höjning. Här ifrågasätter vi snarast hur Transportstyrelsen kan vara säker på sin bedömning, vår uppfattning är att antalet ärenden per år måste vara oerhört få och därmed variera i omfattning beroende på vilket land som ansökan avser, ansökningens kvalitet etc. Höjningen på två år är från 8000 till 12 500 kronor.

### 7.5.9 Förändrad avgift för tillstånd att driva redovisningscentral för taxitrafik

Myndigheten föreslår att avgiften ökas från 7 500 till 18 000 kr. Höjningen åtföljs med meningen att myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning. Detta innebär alltså att denna kraftfulla höjning inte räcker. Det hade varit rimligt att redovisa vad den förväntade nivån för "full kostnadstäckning" är så att branschen hade getts möjlighet att ta höjd för framtida pålagor. Året innan föreslogs en höjning av avgiften för tillsyn av redovisningscentraler från 5000 till 8000 kr. Den landade slutligen på nivån 7100 kr i det fastställda beslutet. Vi noterat att Transportstyrelsen i årets förslag till ändringar av avgifter inte föreslår en höjning från 7100 kronor. Det ligger nära tillhands att tolka att föregående års förslag på höjning alltså var onödigt stor.

### Årsavgift för taxiförarlegitimation

Förslaget i förra årets avgiftsremiss om att införa en årlig avgift för innehavare av taxiförarlegitimation genomfördes inte för 2022. Det var positivt att myndigheten hörsammande branschen. Men tyvärr planeras avgiften ändå införas 2023-01-01. Redan under våren 2022 har innehavare av legitimationen informerats om att en avgift ska införas om 175 kr.

Svensk Kollektivtrafik motsätter sig kraftfullt att denna avgift. Inga motsvarande avgifter tas ut tex för de som har förarbevis för vattenskoter, körkort, behörighetsbevis och certifikat inom sjöfarten eller för yrkeskompetensbevis för buss/lastbil. Taxibranschen blöder fortfarande och förutom förarbrist finns nu också fordonsbrist, vilket gör att återhämtningen till en marknad i balans kommer ta längre tid än önskat.

Kostnaden för att ta en ny taxiförarlegitimation är betydligt högre än den föreslagna årliga avgiften. Detta kommer att skada branschens attraktivitet, och taxiföretagen riskerar att få finansiera nya taxiförarlegitimationer för personer som aktivt av sagt sig sin legitimation något år tidigare för att minska sina personliga utgifter. Framför allt kommer det bli svårare att få tag på förare som hoppar in som timvikarier vid sjukdom, semestrar, tillfälliga arbetstoppar etc. Det gör verksamheten mer sårbar vid sjukdomar, pandemier och risken är att arbetstagarna får sämre möjlighet att få semester när de själva önskar och istället att semester förläggs utifrån ett strikt arbetsgivarperspektiv.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Transportstyrelsen bör redovisa för branschen under hösten och kvartalsvis framåt hur antalet taxiförarlegitimationer förändras, bas år bör vara 2019 i en sådan jämförelse.

Man kan också jämföra med de tjugotvå legitimationsyrken som Socialstyrelsen registerhåller, där finns en ansökningsavgift, men ingen årlig avgift. Det känns inte rimligt att staten har olika synsätt och finansieringsprinciper för olika legitimationsyrken bara för att de råkar ligga under olika myndigheter. En parallell även kan göras med bussbranschen när motsvarande avgift lades på förarna för vidareutbildning, som en konsekvens av detta minskade antalet personer som kunde rycka in som timvikarier etc. Resultatet blir att den statliga Arbetsförmedlingen tvingas finansiera fler bussförarutbildningar. Att nyutbilda en sannolikt större kostnad per förare än kostnaden per förare för att hålla ett register för vilka som förare. Ökad samordning mellan statliga myndigheter är alltså rimligt.

Denna årliga avgift är inte heller i linje med vad Ekonomistyrningsverket kommer fram till i sin rapport där man ett flertal gånger lyfter det olämpliga med avgiftsfinansiering om det skulle verka hämmande för en bransch eller marknad.<sup>1</sup>

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD

---

<sup>1</sup> <https://www.esv.se/contentassets/36422d79ed9e43e193c1934d959a794a/finansiering-av-tillsyn.pdf>, s 29