

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping

<b>Vår referens</b>	<b>Diarienummer</b>
Anna Ullström	Utr. 2014/33
<b>Er referens</b>	<b>Datum</b>
TSF 2014-45	2014-05-22

## Yttrande angående förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet

### Generella synpunkter

Trafikanalys ser positivt på att Transportstyrelsen ser över avgifterna och justerar dessa för att nå full kostnadstäckning. Transportstyrelsen skriver att översynen av avgifterna är årlig och syftar till självkostnadstäckning och ändamålsenlighet. Justeringarna är dock i vissa fall – åtminstone procentuellt sett – stora, varför Trafikanalys förutsätter att justeringarna kommer att bli mindre vid nästa års översyn. Vidare specificerar Transportstyrelsen inte vad begreppet ”ändamålsenlig” avser. Är ändamålet som åsyftas någonting annat än självkostnadstäckning? Vilka ändamål åsyftas i så fall?

Trafikanalys saknar en analys av hur avgiftsförändringarna påverkar de transportpolitiska målen. Målen nämns visserligen i analyserna – och frågan om hur tillgängligheten påverkas berörs ytligt. Trafikanalys menar dock att analysen av effekterna på tillgänglighet är bristfällig. Transportstyrelsen skriver att en försämrad tillgänglighet skulle uppkomma om avgifterna innebar att brukare valde att avveckla sin verksamhet (konsekvensanalys luftfart, sid. 11, konsekvensanalys sjöfart, sid. 8, sid. 11) eller att fartyg inte trafikerar svenska farvatten (konsekvensanalys sjöfart, sid. 14). Avgifterna må vara marginella i förhållande till andra utgifter, men även om flygbolaget/redaren/brukaren skulle ändra sitt beteende, t.ex. göra färre anlöp, utan att för den skull avveckla verksamheten, skulle tillgängligheten minska. Fartyg kan välja andra hamnar, men fortfarande trafikera svenska vatten. Flygbolag kan förändra sitt utbud och sina val av flygplatser. Även små kostnadsökningar kan på sikt motivera förändrade beteenden, vilket påverkar tillgängligheten. Resonemanget om effekterna på tillgänglighet är inte tillfredställande.

Det hade varit bra om Transportstyrelsen hade tecknat en helhetsbild av förändringarnas omfattning. Det totala avgiftsuttaget för sjöfarten höjs exempelvis med 4,1 miljoner kronor 2015 jämfört med 2014 (konsekvensutredning sjöfart, sid. 1). Hur många procent av den samlade avgiftsbelastningen motsvarar det? På luftfartsområdet sänks avgifterna med 10,6 miljoner kronor 2015 jämfört med 2014. Hur många procent är det?

Trafikanalys skulle också gärna ha sett en trafikslagsövergripande analys av hur förändringarna påverkar avgiftsuttaget från transportsektorn som helhet och av hur Transportstyrelsens avgifter tillsammans med övriga avgifter som belastar de olika trafikslagen påverkar trafiken, liksom vilka effekter det sammantagna avgiftsuttaget får för sektorn.

### **Kostnad per timme**

Transportstyrelsen har möjlighet att påverka hur avgifterna tas ut. I vissa fall använder Transportstyrelsen pris per timme. Trafikanalys noterar dock att timpriset varierar, till synes utan förklaring. På sid. 8 är timpriset för provning av godstrafik utanför EU/EES 1400 kr per timme. På samma sida är timpriset för övriga undantag enligt yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen etc. 933 kr (3 timmar för 2800 kr). Detta väcker frågor om hur bedömningen av tidsåtgång och kostnad görs. Är det så att den kompetens som krävs för bedömningen av godstrafik utanför EU/EES kostar nästan 500 kr mer per timme än den kompetens som krävs för bedömningar av undantag från yrkestrafikförordningen eller taxitrafikförordningen eller är det snarare ett resultat av hur de olika verksamheterna är organiserade? För förhandsbesked för taxilegitimation är timpriset 529 kr (2115 kr/4 timmar) (se sid. 28), medan timtaxan för vägtullsregistret är 1400 kr (se sid. 32).

I konsekvensanalysernas sjunde avsnitt hänvisas konsekvent till avsnitt 4, utan närmare specifikation av sida eller rubrik. Avsnitt 4 ger dock få eller inga svar på hur många företag som berörs eller vilka branscher etc., eller konkurrensförhållandena. Utredningen ger därför otydliga eller inga svar på dessa frågor om konsekvenserna på marknadsstrukturen och konkurrensförhållandena.

Nedan följer ytterligare synpunkter på förslagen för respektive trafikslag:

### **Konsekvenser på luftfartsområdet**

På sid. 3 beskriver Transportstyrelsen den s.k. myndighetsavgiften som ett problem. Myndighetsavgiften har använts istället för att ta ut full kostnadstäckning och har möjliggjort korssubventionering. Trafikanalys konstaterar att förslaget till avgifter för 2015 inte innebär en avveckling av myndighetsavgiften (tabell 1, sid. 7) och därmed löses inte de problem som Transportstyrelsen själva pekar på. Trafikanalys skulle gärna ha sett en utvecklad argumentation för varför den bibehålls och hur tidsplanen för skiftet till full kostnadstäckning ser ut.

Trafikanalys noterar att luftvärdighetsorganisationer och utbildningsorganisationer (sid. 5) ej ingår bland de verksamheter som nämns i BP 2014:1 som de verksamheter för vilka undantag ska göras.

Transportstyrelsen beskriver att bruksflyget tills vidare ska undantas från principen om full kostnadstäckning. Finns det någon plan för att nå full kostnadstäckning eller bör avgiftssättningen på detta område sättas med utgångspunkt i andra principer? I så fall vilka? (konsekvensanalys luftfart, sid.11)

Trafikanalys hade även gärna sett en tydligare argumentation när det gäller "mortifikationsärenden" – varför bedömer Transportstyrelsen att avgifterna trots riskerna bör höjas? (sid. 27)

En utförligare konsekvensanalys av utträden från den svenska utbildningsmarknaden (sid. 36) hade varit önskvärd. Finns det ytterligare konsekvenser utöver tillgängligheten

till studier? Trafikanalys arbetar för närvarande med en studie om transportmyndigheternas utbildningar som syftar till att analysera om dessa är organiserade på ett lämpligt och ändamålsenligt sätt, liksom om de tillgodoser marknadernas behov av kompetens.

### **Konsekvenser på sjöfartsområdet**

Trafikanalys uppfattar att de förslagna avgiftshöjningarna på sjöfartsområdet i flera fall är bristfälligt motiverade. Avgifterna för sjöfartsskydd och hamnskydd höjs med 42 till 43 procent, vilket motiveras med att tidsåtgången är högre än tidigare uppskattat (konsekvensanalys sjöfart, sid.7). Även registerhållningsavgiften för sjömansregistret höjs med 42 procent, men utan motivering (konsekvensanalys sjöfart, sid. 10). Avgiften för mortifikationsärenden höjs med 167 procent (5000 kr) utan motivering (konsekvensanalys sjöfart, sid. 10). Trafikanalys menar att det bör framgå tydligare vilka avgifter som höjs som ett resultat av tidigare felberäknad handläggningstid, och vilka som höjs som en följd av att anslagen försvinner.

När det gäller lotsdispenser menar Transportstyrelsen, anmärkningsvärt nog, att eftersom avgifterna generellt tas ut av privatpersoner är det inte relevant att analysera avgifterna i relation till rederiernas omsättning (konsekvensanalys sjöfart, sid. 13). På sidan därefter skriver Transportstyrelsen helt riktigt att "det är brukligt att det rederi där innehavaren är anställd betalar avgiften för en lotsdispens" (konsekvensanalys sjöfart, sid. 14). Argumentationen mot att göra en analys av avgiften för lotsdispens i relation till omsättning är således inte övertygande.

### **Konsekvenser på vägområdet**

Transportstyrelsen beskriver att nya uppgifter som ska finansieras via avgifter har tillkommit (konsekvensutredning väg, sid. 2). Dessa beskrivs dock inte. För att möjliggöra en helhetsbedömning av Transportstyrelsens avgiftsuttag hade Trafikanalys gärna sett att Transportstyrelsen beskrev dessa, liksom när i tid de kommer att föras in i avgiftsföreskrifterna och börja tas ut.

Transportstyrelsen väljer att höja avgiften för undantag från taxitrafikförordningen (sid. 9). Ett av skälen är att Transportstyrelsen vill ha en enhetlighet med de avgifter som tas ut för undantag från att ha taxameter installerad i ett taxifordon. Trafikanalys bedömer dock att det skälet inte är förenligt med målet med självkostnadspris.

Transportstyrelsen bedömer att kostnaden för förartillstånd är underfinansierad och skulle behöva vara 5735 kr för att täcka myndighetens kostnader (sid. 11). Ändå förslås endast en höjning från 1200 till 1400 kr. Det enda argumentet som presenteras är att Transportstyrelsen kan effektivisera verksamheten. Det beskrivs dock inte när Transportstyrelsen bedömer att intäkter och kostnader kommer att vara i balans.

**Konsekvenser på järnvägsområdet**

Inga särskilda synpunkter.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Anna Ullström har varit föredragande. Backa Fredrik Brandt och Björn Olsson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton

Generaldirektör