

kontakt@transportstyrelsen.se
Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Stockholm 2021-09-27

Ref TSF 2021-54

Yttrande över förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter (dnr TSF 2021-54)

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns drygt 9 550 medlemsföretag med tillsammans cirka 202 800 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. Härmed avger Transportföretagen sitt yttrande över förslag till förändringar i Transportstyrelsens avgifter.

Transportföretagen motsätter sig höjda avgifter

Transportföretagen motsätter sig höjningar av Transportstyrelsens avgifter 2022 och kommer i det följande förklara varför.

Transportföretagen är medveten om att myndighetens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning finansieras med avgifter, avgifter från den bransch som den är satt att kontrollera. Vid ett avgiftssystem är det viktigt att avgiftsättningen är transparent, tydlig och rättvis. Avgiftsättningen måste vara förutsebar och långsiktig. Våra medlemsföretag är angelägna om och gagnas av stabila och långsiktiga verksamhetsförutsättningar. Transportstyrelsens inriktning att avgifterna ska vara i balans på tre till fem års sikt är därför rimlig.

Det är också positivt med myndighetens strävan att vilja redovisa kostnadsfördelningen och att utvecklingsarbetet ska fortsätta med att göra det tydligt vilka kostnadskomponenter verksamheten består av samt hur dessa utvecklas över tid. Att myndigheten genomför översyn för att de avgifter som debiteras motsvarar de kostnader myndigheten har ser vi som positivt. I sammanhanget anför vi måhända den självklara synpunkten att vi anser att det är angeläget att Transportstyrelsen till fullo utnyttjar de möjligheter som digitaliseringen medför. Detta för att effektivisera verksamheten men också för att förbättra servicen gentemot myndighetens kunder, i detta fall Transportföretagens medlemmar. Samtidigt utgår vi från att Transportstyrelsen har ambitionen att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar.

Transportföretagen har i andra sammanhang haft synpunkter om hur myndighetens verksamhet finansieras och delar de synpunkter som Näringslivets Regelnämnd anför vad gäller tillsynsavgifter. Transportföretagens medlemsföretags verksamhet, som ska belasta myndighetens kostnader, bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Dagens



skattenivå för företagare utgår dessutom från att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Att ytterligare belasta medlemsföretagen i respektive organisation med olika slags avgifter innebär ännu en pålaga som totalt sett innebär sämre konkurrenskraft. Transportföretagen anser därför att denna verksamhet borde finansieras via statens budget.

Samtidigt utgår vi från att Transportstyrelsen har ambitionen att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar. När Transportstyrelsen tar fram nya regler, eller införlivar EU-rätt, är det därför mycket viktigt att genomarbetade konsekvensanalyser tas fram inklusive en redovisning av hur nya avgifter påverkar transportnäringens konkurrenskraft.

Transportnäringen är inte genom krisen

Transportföretagen har medlemmar som inte kunnat bedriva någon verksamhet alls under pandemin. Det gäller exempelvis företag som bedriver specifik verksamhet gentemot andra företag i branschen som i sin tur under krisen tvingats permittera personal och gjort allt för att klara sig genom krisen. Trots att ingen verksamhet kunnat bedrivas under pandemin har ändå dessa företag varit tvungna att betala avgifter till Transportstyrelsen.

Regeringen meddelade nyligen att de generella stöden som korttidspermitteringar och omställningsstöd fasas ut till sista september, medan återhämtningen för bland annat flygbranschen går betydligt långsammare. Att då addera högre avgifter för dessa företag skapar en nästan omöjlig ekvation att lösa. För underleverantörer till de mest krisutsatta företagen har beställningar börjat komma in så sent som i slutet av augusti 2021. Men, det är långt ifrån samma nivå som innan pandemin, till följd av de restriktioner på resande i Europa och USA som fortfarande finns.

Att i detta läge höja Transportstyrelsens avgifter för dessa företag pekar på felaktig riktning från myndighetens sida samt sänder ut helt fel signaler till transportföretag som fortfarande kämpar för att återhämta sig. Höjda avgifter riskerar att utgöra en direkt bromskloss för Sveriges möjligheter att snabbt återhämta sig efter krisen och kommer att slå mot företag som i detta kritiska läge antingen kan slås ut eller, med bättre förutsättningar från det offentliga, kan bidra till svensk ekonomi och framtida omställning till en mer fossilfri ekonomi.

Flygbranschen

Svenska Flygbranschen, som utgör ett av sju förbund inom Transportföretagen, hade år 2019 100 medlemmar med 10 000 anställda. Nu har förbundet 84 företag med 6400 anställda. Samtidigt har 8 regionala flygplaster fortfarande ingen kommersiell trafik. Den svenska flygmarknaden hänger inte med övriga EU:s uppgång enligt Eurocontrols jämförelse. Den svenska återhämtningen ligger på 54 procent att jämföra med genomsnittet i Europa på 71 procent av 2019 års trafik (<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-09/eurocontrol-data-snapshot-16-summer-flows.pdf>). Det är väldigt tydligt att den svenska flygbranschen inte är genom krisen ännu.

Transportföretagen som representerar den svenska flygbranschen avstyrker alla förslag till höjda avgifter. Flygbranschen bedöms befinna sig i en kraftig kris under även hela år 2022, och även in i år 2023, på grund av pandemins effekter. Fortfarande innebär pandemin restriktioner för flygbranschen att kunna erbjuda flygresor internationellt och även inrikes tar återhämtningen längre tid än andra branscher då efterfrågan på resor inte ökar förrän efter att publiktak höjts och

möten och mässor tillåts arrangeras fysiskt igen. Med anledning av detta ser vi allvarligt på att Transportstyrelsen, läget till trots, nu väljer att föreslå ett flertal avgiftshöjningar för flyget.

Transportföretagen ser positivt på att Transportstyrelsen under 2021 beslutade sig för att inte höja några avgifter till följd av pandemin. Det var helt nödvändigt och välkommet. Nu måste vi fortsätta hålla tillbaka kostnaderna för flygets aktörer så att vi ska kunna gå vidare med återstarten av trafiken.

Det kommer att krävas resurser från Transportstyrelsen och andra myndigheter med ansvar för transportföretag om företagen ska ha tillräckliga resurser för att omställningen till fossilfritt flyg inte ska försenas. De nya teknikerna kommer att innebära att det krävs nya tillstånd, nya certifikat och liknande processer. Transportföretagen anser inte att enskilda företag som söker tillstånd till gagn för omställningen ska betala hela kostnaden för myndigheternas administration. Den kostnaden riskerar i så fall bli ett direkt hinder för att möjliggöra företag att genomföra omställningen. Vi ser inte att Transportstyrelsen tagit höjd för detta i liggande avgiftsförslag.

I stället bör Transportstyrelsen tillföras medel ur statskassan för att möjliggöra att tillsyn och tillstånd kan handläggas utan ökade kostnader för flygbranschen. Under pandemin har också FN-organet ICAO uppmanat medlemsstaterna att underlätta för luftfartens myndigheter genom att garantera hållbar finansiering för att stärka systemet.

Transportföretagen noterar också att det under pandemin har uppstått stora skulder i avgiftssystemen för flygets infrastruktur. Transportföretagen anser det rimligt att företagen genom avgifter betalar för den infrastruktur man använder. Under pandemin har dock inte företagen använt infrastrukturen på normalt sätt. Behovet av samhällsviktigt flyg och upphandlat flyg har inneburit att infrastrukturen varit tvungen att hållas i drift, till stora kostnader.

Transportstyrelsen har i rapporter under sommaren identifierat flera negativa konsekvenser av eventuellt högre avgifter för infrastrukturen: högre biljettpris för passagerare och flyggods, påverkan på tillgängligheten, minskat intresse från utländska flygbolag och negativa klimateffekter samt en allmän påverkan på branschen och konkurrensen. Det är mot den bakgrunden svårt att förstå hur Transportstyrelsen kan föreslå höjningar av sina egna avgifter?

Lägg därtill kostnader på grund av flygskatten som lämnats orörd under pandemin, EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) och nya förslag från EU-kommissionen inom dess FitFor55-paket med förslag på en europeisk reduktionsplikt (ReFuelEU Aviation) samtidigt som den svenska reduktionsplikten nu införts. Transportföretagen vill framföra att det i dagsläget finns anledning för myndigheten att särskilt analysera hur höjda avgifter kommer att påverka det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Sammanfattningsvis motsätter sig Transportföretagen avgiftshöjningar för flygets aktörer.

Godstrafik väg

Det finns en del förslag till avgiftshöjningar, och nya avgifter, inom vägtrafikområdet som sticker lite i ögonen. Avgiften för hanteringen av tillstånd för yrkesmässig trafik föreslås höjas från 5 700 till 9 100 kronor, för att ”full kostnadstäckning inte uppnås”.

Det är ingen tillfredsställande motivering, särskilt inte mot bakgrund av att Transportföretagen hör från medlemmar att det har tagit längre tid att få besked om yrkestrafiktillstånd under 2021.

När det gäller tillstånd för biluthyrning föreslås avgiften höjas från dagens 1700 kronor till 2700 kronor, detta med hänvisning till ”högre kostnader och lägre volymer än vad som tidigare beräknats”. Att volymerna har minskat kan bero på pandemin, men mycket talar för att biluthyrningsbranschen på lång sikt stärks av ett ökat individuellt resande och förändrade beteenden efter pandemin. Transportstyrelsen borde därför avvakta med höjningen för att se om volymerna vänder åter framöver.

När det gäller ansökningar från att undanta gällande krav på fordon vid registrering är avgiften idag 0 kr. Transportstyrelsen föreslår att den 2022 ska vara 3000 kronor. Precis som när det gäller andra förslag till avgiftshöjningar är det svårt att bedöma skälen för avgiftshöjningen men att gå från 0 kronor till 3000 kronor är lite väl magstarkt.

Taxi

Vad gäller taxinäringen, en bransch som är svårt påverkad av Coronapandemin, föreslås ett antal avgiftshöjningar och en avgiftssänkning; avgiften för registreringsskylt sänks från 80 till 62 kronor. Det går av promemorian inte att utläsa huruvida höjningarna är berättigade eller inte. Transportföretagen hade gärna sett en tydligare redovisning av kostnaderna som det hänvisas till som argument för avgiftshöjningarna.

Med hänvisning till coronapandemin och att taxibranschen fortfarande lider av pandemin anser Transportföretagen att de föreslagna avgiftshöjningarna skjuts upp till den 1 januari 2023. Vi skulle gärna också vilja se en tydligare redovisning av kostnadsökningarna.

Avslutningsvis vill Transportföretagen för att transparensen skall öka se ett åtagande av Transportstyrelsen att varje föreslagen större avgiftshöjning eller ny avgift åtföljs av en redogörelse vilka åtgärder man vidtagit för att begränsa avgiftshöjningen samt, om en höjning anses oundviklig, dels vilka effekter det får för företagen i mer detalj och särskilt för SMEs (detaljerad ekonomisk konsekvensutredning), dels vad som skulle hända om inte avgiftshöjningen genomförs (gör inget-alternativet) och slutligen vilka positiva effekter avgiftshöjningen företagen kan räkna med om man kommer betala mer till myndigheten (t.ex. snabbare handläggning av ärenden, fler inspektörer mm.).

Vi vill även uppmuntra Transportstyrelsen att utveckla ett system av nyckeltal som möjliggör egen mätning av effektiviteten och som kan redovisas transparent till branschen för diskussion och jämförelseunderlag vid framtida avgiftskonsultationer.

Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag är kritiska till de föreslagna höjningarna, inte minst mot bakgrund av att hela samhället lidit svårt under den pandemi som begränsat medlemsföretagens förutsättningar att bedriva sin verksamhet. I ljuset av denna prövning är vi synnerligen kritiska till föreslagna avgiftshöjningar eftersom detta lägger sten på börda när företagen som överlevt pandemin kämpar för att komma tillbaka till en något så när normal verksamhet. Sveriges Bussföretag har i andra sammanhang haft synpunkter om hur myndighetens verksamhet finansieras. Sveriges Bussföretags principiella utgångspunkt är att all myndighetsutövning ska anslagsfinansieras, även den som Transportstyrelsen bedriver. Medlemsföretagens verksamhet, som ska finansiera myndighetens kostnader, bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Dagens skattenivå för företagare utgår dessutom ifrån att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Att ytterligare belasta medlemsföretagen i respektive

organisation med olika slags avgifter innebär onödiga kostnader som totalt sett fördyrar verksamheten. Vi konstaterar med beklagan att riksdag och regering har velat annorlunda, varför Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning ska finansieras med avgifter.

Sveriges Bussföretag menar emellertid att även om kostnaderna för företagen synes vara marginella när det sker en avgiftshöjning, bidrar många små avgiftshöjningar till en försämrad utvecklingskraft inom transportsektorn, vilket i sin tur strider mot andra angelägna samhällsekonomiska och transportpolitiska mål som Transportstyrelsen har att följa. Sveriges Bussföretag vill därtill understryka att förutom själva avgifterna som Transportstyrelsen debiterar företagen tillkommer administrativa kostnader. Det är därför angeläget att Transportstyrelsen ser över faktureringen av företagen i syfte att minska såväl företagets som myndighetens kostnader för hanteringen av avgiftssystemen. Med tanke på regeringens mål med regelförenkling kan det därför finnas skäl att ifrågasätta finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet med avgifter istället för med skatteanslag.

Övrig tillsyn, tillståndsprovningar och andra provningar

Transportföretagen noterar också förslag på avgiftshöjningar som ytterligare lägger sten på bördan för bränsledistribution på landsbygden. Transportstyrelsen avser att höja avgiften ”Årsavgift tillsyn av återföring av bensinångor” från 0 till 1300 kronor (utöver den löpande timtaxan) och avgiften för ”undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel” från 1000 kronor till 7500 kronor.

Transportföretagen avstyrker avgiftshöjningarna då det redan finns en rad regleringar som har inneburit och kommer att innebära stora investeringar för näringsidkare på landsbygden. Exempelvis Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) föreskrifter om rostskydd på alla landets bensinstationer är för många små och medelstora operatörer en tung börda och har redan lett till nedläggningar. I gles- och landsbygd fungerar drivmedelsstationen också som serviceställe, något som skulle försvinna om stationen läggs ned.

Avgiftshöjningen går också stick i stäv med regeringens ambition att stödja näringar på landsbygden, nu senast i budgetpropositionen för år 2022, där ett statligt anslag om 150 miljoner kronor över två år ska utgå till drivmedelsstationer.

Återigen anser Transportföretagen att det finns goda skäl att ifrågasätta finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet med avgifter istället för med anslag från över statsbudgeten.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef