

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut

I ett inledande stycke samlar vi de generella synpunkter som har kommit in på Transportstyrelsens remiss av nya avgifter. Svar på mer specifika frågor finns i anslutning till den aktuella frågan.

Avgiftshöjningar när transportbranschen varit i en ekonomiskt utsatt situation till följd av Corona pandemin.

Transportstyrelsens beslutade finansieringsform innebär att Transportstyrelsen ska finansieras genom avgifter. Avgifterna ska uppnå självkostnadstäckning och eventuella upparbetade ackumulerade resultat ska balanseras över maximalt en femårsperiod. Myndigheten har inte mandat att på egen hand frångå dessa finansieringsprinciper. Under det senaste året har underskott upparbetats inom flera områden och om inte avgifterna höjs till 2022 kommer ytterligare negativa balanser att upparbetas. Det är myndighetens bedömning att dessa kommer föranleda ackumulerade resultat som kräver mycket stora avgiftshöjningar för att balanseras. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att avgifterna i år måste höjas för att undvika ännu större framtida avgiftshöjningar.

Transportstyrelsen är medveten om den ekonomiskt ansträngda situationen som delar av transportbranschen har befunnit sig i. Jämfört med 2021 anser vi dock att det finns flera skillnader. Dels var osäkerheten större för ett år sedan då pandemins effekter var väldigt oklara, både vad gäller pandemins utbredning och dess tidsomfattning samt vilka konsekvenser den skulle komma att medföra. Dessutom bidrog de ej genomförda avgiftshöjningarna under förra året till större underskott som nu måste balanseras.

I syfte att begränsa avgiftshöjningarna till 2022 har Transportstyrelsen dock fört en dialog med regeringen beträffande möjligheten till längre tid för att balansera myndighetens ackumulerade resultat. Regeringen har efter denna dialog medgett att de ackumulerade resultaten behöver vara balanserade senast vid utgången av 2028, vilket möjliggör ett något lägre avgiftsuttag under 2022. Transportstyrelsen har därför beslutat att inte genomföra de föreslagna avgiftshöjningarna till samma nivå som ursprungligen föreslogs i det remitterade förslaget.

Finansiering av Transportstyrelsens verksamhet

Transportstyrelsen får besluta om avgifter men pengarna går in i statskassan. Regering och riksdag bestämmer sedan hur pengarna ska fördelas i samhället. Vi disponerar alltså inte över de intäkter som vi tar in, utan tilldelas istället ett anslag varje år, även för den del av verksamheten som är avgiftsbelagd. Det innebär att hela Transportstyrelsens verksamhet finansieras med ett årligt anslag. För tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning har vi krav på att ta in intäkter som motsvarar våra kostnader. Höjda avgifter innebär därmed inte att Transportstyrelsen får mer pengar till verksamheten, och det finns därför inget sådant motiv bakom de avgiftsjusteringar vi gör. Tvärtom, har vi hela tiden krav på att effektivisera verksamheten då vårt anslag inte räknas upp i samma takt som prisförändringar.

Som vi tidigare har svarat förstår vi önskemålet att hela Transportstyrelsens verksamhet bör finansieras med skattemedel. Detta är dock inget Transportstyrelsen själv har beslutat om, utan är ett beslut som regering och riksdag har fattat.

Koordinerad avgiftsstrategi med andra myndigheter

Som vi tidigare svarat förstår vi önskemålet att Transportstyrelsen ska ha en avgiftsstrategi och framtida avgiftssättning som är koordinerad med övriga myndigheter inom

Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut

transportområdet. Vi är dock begränsade av de regler som gäller för krav på motprestation och full kostnadstäckning. Det innebär att vi inte kan anpassa våra avgifter till följd av avgifter inom andra transportmyndigheter. Våra avgifter ska motsvara de kostnader som vi har för den aktuella verksamheten.

Avgiftsförändringar, effektiviseringar och digitalisering

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att effektivisera verksamheten. Det krävs också för att inrymma både befintlig och ny verksamhet, då våra anslag inte räknas upp i samma takt som prisomräkningar, eller när vi tillförs nya uppgifter. Digitalisering och automatisering är områden som vi arbetar med för att effektivisera verksamheten. Inom exempelvis körkortsområdet har vi en hög andel av autohandlagda ärenden och jobbar med att öka automatiseringsgraden ytterligare varje år. Ett annat exempel på hög automatiseringsgrad är handläggning av ägarbyte för fordon på väg. Cirka 70 procent av ägarbytena sker via digital tjänst.

Vi överväger alltid möjligheten att minska kostnaderna istället för att behöva höja avgifterna.

Trots effektiviseringar kan exempelvis ändrade regler innebära att vi behöver lägga ner mer tid. Det kan också vara så att våra avgifter under en tid har varit alltför låga, vilket gör att vi behöver höja avgifterna.

Vi tar till oss önskemålet om att vi på ett tydligare sätt kan beskriva hur vi arbetar med effektiviseringar för att hålla nere avgiftsnivåerna.

Antalet avgifter

Eftersom vår verksamhet skiljer sig åt i omfattning och kostnad har vi en mängd olika avgifter. Vi ser kontinuerligt över våra avgifter och har slagit ihop vissa avgifter där vi ser att det är samma avgiftsbetalare. Eftersom avgifterna ska spegla de kostnader vi har inom respektive område, ser vi dock att vi behöver ha olika avgifter för olika verksamheter, så att en avgiftsbetalare inte betalar för en annan verksamhet.

Konsekvensanalys i samband med avgiftsförändringar

De föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensutredningar som andra föreskrifter. När det gäller avgifter har vi i stället samråd med Ekonomistyrningsverket för att säkerställa ett korrekt avgiftsuttag. Vi beskriver dock (på ett övergripande sätt) vilka förändringar som vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs.

Detaljerad beskrivning av avgifter och kostnadsfördelning

I beskrivningen av avgiftsförändringar redogör vi inledningsvis för de totala avgiftsförändringarna som föreslås inom respektive trafikslag. Vi beskriver (på ett övergripande sätt) vilka förändringar som vi föreslår, varför vi vill förändra och vilka som berörs. Vi har även utvecklat våra beskrivningar av gemensamma principer för avgiftsuttaget och kostnader. Eftersom vår verksamhet sträcker sig över ett så brett område har vi gjort avgränsningar i de ekonomiska tabellerna – vi presenterar endast det totala avgiftsuttaget per trafikslag.

Fördelningen mellan olika typer av kostnader varierar i vår verksamhet. I vissa fall har vi nästan bara kostnader i form av tid och delar av de gemensamma kostnaderna, medan vi inom andra områden har en stor del it-kostnader och enbart en liten del arbetad tid. Det beror på att olika ärenden hanteras på olika sätt – alltifrån helt automatisk handläggning och beslut till helt manuell hantering. Det gör att det inte går att beskriva kostnadsfördelningen på ett heltäckande sätt. Eftersom Transportstyrelsen har en mängd olika typer av ärenden med olika avgifter, kan vi inte visa hur kostnaderna fördelas för vart och ett av dem. Om vi ska ta fram ekonomiska tabeller för varje enskilt område och varje enskild avgift skulle avgiftsarbetet bli en väldigt omfattande och kostsam process.

Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut

Gemensamt för de flesta av våra avgifter är ändå att de består av:

- Personalkostnader i form av lön, sociala avgifter, resor etc. som är knutet till ärendet.
- It-kostnader – vår verksamhet kräver avancerade it-system och för många av våra verksamheter sker en stor del av ärendehandläggningen direkt i it-systemet.
- Övriga kostnader – kostnader för sådant vi köper in från våra leverantörer (materialkostnader, portokostnader etc.).
- Gemensamma kostnader – kostnader som inte är kopplade direkt till ett ärende eller en verksamhet, men som fördelas ut genom tidskrivningen. Exempelvis ekonomi- juridik och personalfunktioner samt diarie- och arkivhantering.

Vi genomför årligen träffar med branschföreträdare för att diskutera våra avgifter. På dessa informerar vi i så stor utsträckning som möjligt om kommande avgiftsförändringar, och fångar in branschföreträdarnas syn på våra avgifter. Vi ser dessa träffar som värdefulla för att ha en bra dialog med branschen. Vi är glada över att några av er lyfter träffarna som positiva och meningsfulla.

Samma finansieringsprinciper för alla trafikslag

Transportstyrelsens avgifter beräknas enligt samma grundläggande principer. Detta innebär dock inte att avgiften blir lika stor för verksamhet inom olika trafikslag. Till exempel volymer, regelverk och krav på IT-stöd varierar i stor utsträckning mellan trafikslagen. Vilket medför att kostnaderna, och framförallt kostnaderna per ärende, i stor utsträckning skiljer sig åt mellan olika trafikslag, och därmed att också avgifterna skiljer sig åt.

Internationell jämförelse

Vi har beslutat att internationella jämförelser inte ska inkluderas i remitteringen av avgiftsföreskriften. Avgifter i andra länder är inte alltid konstruerade på samma sätt som i Sverige, vilket gör att internationella jämförelser ofta blir missvisande.

Ytterligare en anledning till att avstå från internationella jämförelser är principen om krav på full kostnadstäckning. Våra avgifter ska täcka våra kostnader, vilket gör att den information som vi skulle kunna få fram ändå inte kan utgöra underlag att justera våra avgiftsnivåer.

Långsiktighet i avgiftssättning

Vi strävar efter långsiktigt stabila avgifter och att vart tredje år göra en större översyn. Ett viktigt skäl till det är att vi har uppfattat att branschen efterfrågar stabila avgifter. Mellanliggande år ska vi enbart göra justeringar i särskilda fall. Det gör att förändringarna kan upplevas som stora då det i många fall går flera år mellan avgiftsjusteringarna.

När vi beräknar avgifterna bedömer vi såväl framtida kostnader som volym. Ibland förändras förutsättningarna, exempelvis kan kollektivets storlek förändras genom att tillståndshavare tillkommer eller försvinner, regelverk förändras eller att förutsättningarna för avgiftsuttaget förändras på annat sätt, vilket gör att avgifter behöver justeras.

Timtaxa

I den löpande timtaxan som Transportstyrelsen debiterar ingår det förutom lönekostnader (som kan knytas till det direkta ärendet) även en del av våra gemensamma kostnader. Det kan till exempel röra sig om it-stöd eller ekonomi- juridik- och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende, men som i vissa fall är krav vi har som statlig myndighet och i andra fall krävs för att vår verksamhet ska fungera. Exempelvis har vi som statlig myndighet krav på en omfattande diarie- och arkivhantering för att säkerställa att våra handlingar hanteras på rätt sätt. Något motsvarande krav finns inte för privata aktörer. I avgiften ingår också kostnader för restid och resekostnader inom Sverige. Många ärenden kräver att vi besöker en plats för att genomföra kontrollen. Vi tar då inte ut någon extra avgift, utan den kostnaden slås ut på alla avgiftsbetalare inom

Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut

området.

Vår verksamhet sträcker sig över fyra olika trafikslag och kräver specialister inom olika områden.

När vi gör vår årliga genomgång av avgifterna tittar vi alltid också på nivån på den löpande timtaxan. Transportstyrelsen tillämpar sedan några år tillbaka inte en enhetlig timtaxa, utan den beräknas för respektive produkt. Dock är den vanligaste timtaxan 1 400 kronor per timme, men för vissa områden har vi en lägre timtaxa.

Vi tar med oss synpunkten om att på ett mer utförligt sätt förklara den timtaxa vi föreslår för respektive verksamhet.

Fast avgift eller avgift vid utfört arbete

Vi menar att nyttan av exempelvis den tillsyn vi utför tillfaller hela kollektivet, vilket gör att vi i många fall har en fast årsavgift för tillsyn. Det innebär också att avgifterna blir förutsägbara för den som ska betala, något som branschen har lyft som positivt. I annat fall skulle avgifterna bli väldigt mycket högre för de aktörer där vi utför tillsyn ett aktuellt år. När vi beräknar våra avgifter gör vi en bedömning av tidsåtgång och har i många fall olika avgiftsnivåer för olika kategorier av brukare som baseras på den tidsåtgång vi beräknar för respektive kategori.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Integritetsskyddsmyndigheten	Inga synpunkter	
Helsingborgs hamn	Inga synpunkter	
AVL MTC Motortestcenter AB	Inga synpunkter	
Sveriges MotorCyklister, SMC	<p>Dispens fordon</p> <p>Transportstyrelsen föreslår att en avgift för att söka dispens i fordonsfrågor återinförs, från 0 till 3000 kronor. Det här är en avgift som drabbar många enskilda medborgare och som slopades för fem år sedan. Ibland beror dispensansökan på att regelverket inte omfattar alla fordonskategorier och/eller att Transportstyrelsen inte hunnit med att förändra reglerna. Motorcyklister har tidigare fått betala höga dispensavgifter för till exempel att få köra motorcykel med släp och för att få importera en motorcykel från tredje land. Det handlade om rena rutinärenden som inte motsvarade en kostnad om 3000 kronor styck.</p> <p>SMC föreslår att:</p> <p>Transportstyrelsen bör först utreda orsaken till varför dispensärenden och därmed</p>	<p>Dispens fordon</p> <p>Transportstyrelsen föreslår en avgiftsbeläggning av dispenser för fordon eftersom borttagandet av avgift från och med 2015 inte bara har lett till en stor ökning av dispensansökningar utan även till en försämrad kvalitet i underlag till ansökningar. Följden har blivit att Transportstyrelsen lägger mycket tid på dessa ärenden vilket i sin tur innebär att stora kostnader har drabbat ett kollektiv som inte har någon direkt nytta av denna motprestation.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>kostnaderna ökar igen i fordonsfrågor. Därefter bör myndigheten se om orsaken går att undanröja så att medborgarna inte drabbas av avgiftshöjningarna. Den här avgiften bör inte vara likadan oavsett vem som ansöker och vilket ärende det handlar om. Transportstyrelsen borde kunna sätta en avgift i relation till arbetsinsatsen. Med detta förslag kan en enskild medborgare drabbas av 9000 kronor, enbart i dispensavgift till Transportstyrelsen för ett enda fordon.</p> <p>Tillsyn trafikskolor, riskutbildare och förarprov SMC har inget att invända mot att avgifter tas ut för tillsyn av trafikskolor, andra utbildare på området samt förarprovsverksamhet. Det är mycket viktigt för att upprätthålla en hög kvalitet på såväl utbildning som förarprov. Vad som däremot saknas är redovisningar av Transportstyrelsens tillsyn, till exempel på frågan om varför kvinnor underkänns oftare i körprov för MC jämfört med män, vilka åtgärder som vidtas mot utbildare som diskriminerar vissa elever, sammanställningar av inkomna anmälningar rörande MC och så vidare. SMC uppmanar körkortstagare att anmäla missförhållanden. Det vore önskvärt att kunna delge resultaten och visa att det kan göra skillnad att våga anmäla.</p> <p>Trafiksäkerhetsgranskningar En av avgiftshöjningarna rör trafiksäkerhetsgranskare som har en viktig uppgift att fylla. Tyvärr verkar inte denna grupp vara medveten om att motorcyklister ingår i den oskyddade trafikantgruppen och att trafiksäkerhetsanalysen ska omfatta MC. SMC efterlyser inte bara en höjd avgift för denna grupp utan även en grundläggande utbildning i vad uppdraget innebär. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet, TSFS 2010:183, §6: Följande faktorer ska i tillämpliga fall beaktas i fasen för vägens detaljutformning: • Konstruktion; Vägmarken, vägmarkeringar och andra anordningar enligt vägmärkesföreskriften; Belysning; Sidoanordningar; Vägomgivning, inklusive vegetationen; Fria rummet; Parkeringsplatser med säker utformning; Oskyddade trafikanter; Användarvänlig anpassning av skyddsanordningar för att förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittremsor och barriärer).</p> <p>SMC har inte sett ett enda tecken som tyder på att trafiksäkerhetsgranskare tittat på dessa</p>	<p>Beslut Transportstyrelsen Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att begränsa avgiften till maximalt 3 000 kr per ärende och inte till 3 000 kr per dispens. Dessutom har vi efter remitteringen beslutat att inte ta ut avgift för dispenser avseende undantag från krav på elektromagnetisk kompatibilitet för fordon och komponenter till fordon.</p> <p>Tillsyn trafikskolor, riskutbildare och förarprov Frågan, som har lyfts flera gånger tidigare, har ingen koppling till de förändringar som föreslås i det remitterade avgiftsförslaget. Kommunikation pågår mellan SMC och TS, vilket Transportstyrelsen välkomnar då detta är en mycket viktig fråga. I detta sammanhang lämnas dock ingen vidare kommentar.</p> <p>Trafiksäkerhetsgranskningar Krav på utbildning av trafiksäkerhetsgranskare finns i dag i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare. Ett av kraven är att granskaren, efter genomgången utbildning, ska kunna redogöra för vägsäkerheten utifrån oskyddade trafikanters behov. I begreppet oskyddade trafikanter ingår förare av mc och moped, vilket framgår av definitionen i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet (TSFS 2010:183). Transportstyrelsen har förslag till nya föreskrifter om vägsäkerhet ute på remiss. I dessa förslag är föreskrifterna om vägsäkerhet respektive de om trafiksäkerhetsgranskare sammanslagna till en</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>delar i vägens detaljutformning utifrån motorcyklister och mopedister. Här räcker det inte att Transportstyrelsen utser trafiksäkerhetsgranskare som utför tillsyn och höjer avgiften för dem.</p> <p>SMC föreslår att:</p> <p>Transportstyrelsen dels genomför en grundlig utbildning om uppdragets innehåll, dels genomföra en tillsyn av inkomna trafiksäkerhetsanalyser utifrån oskyddade trafikanter som är prioriterade i Nollvisionsarbetet från trafiksäkerhetsgranskarna och koppla dessa mot olyckor i STRADA. SMC har läst WSP:s rapport från 2019, Trafiksäkerhetsgranskningar – för skrivbordslådan eller verkliga trafiksäkerhetseffekter?. Under de senaste åren har SMC tagit del av flera samrådsförslag från Trafikverket där fåglar, grodor, fladdermöss, blommor och annat inventerats medan varken motorcyklister eller mopedister ens nämns i underlaget. Att exkludera flera grupper av oskyddade trafikanter försämrar trafiksäkerheten för dem, till exempel mopedister som tvingas köra 45 km/t på 2+1-vägar utan vägren.</p> <p>SMC föreslår att</p> <p>trafiksäkerhetsgranskare kommer in på ett tidigare stadium i processen vilket kan ske genom följande förändring i TDOK 2013:0316: "För projekt som genomförs enligt typfall 2-5 ska trafiksäkerhetsgranskning genomföras och granskningsrapporter upprättas i samband med följande aktiviteter/steg:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I samband med samråd av samrådshandling 2. Vid totalentreprenad; i samband med att av totalentreprenör upprättad arbetshandling färdigställs inför kvalitetskontroll. Vid utförandeentreprenad; I samband med färdigställande av förfrågningsunderlag. 3. Innan vägen öppnas för trafik. 	<p>föreskrift vilket syftar till att det ska bli enklare att hitta och få helhetssyn över reglerna som rör vägsäkerhet</p> <p>Transportstyrelsen är även tillsynsmyndighet utifrån vägsäkerhetslagen (2010:1362). Det betyder att vi har möjlighet att utföra tillsyn mot trafiksäkerhetsgranskare för att tillse att reglerna följs.</p> <p>Transportstyrelsen ger inte grundutbildning för trafiksäkerhetsgranskare. Däremot ställer vi krav på utbildningen och dess innehåll (liksom på fortbildning och trafiksäkerhetsgranskarnas förkunskaper) genom våra föreskrifter. Vi genomför redan i dag tillsyn av inkomna trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningsrapporter utifrån föreskrivna krav.</p> <p>TDOK 2013:0316 är Trafikverkets egna kravdokument för hur väghållaren ska se till att författningskraven efterföljs så att trafiksäkerhetsgranskningar utförs på de vägprojekt som faller under lagens tillämpningsområde.</p> <p>Författningskrav för i vilka skeden/stadium granskning ska ske finns i 4-8 §§ i TSFS 2010:183.</p> <p>Då frågeställningarna inte direkt anknyter till det remitterade avgiftsförslaget lämnas ingen vidare kommentar.</p>
Svensk Bensinhandel	<p>Allmänt om bensinstationer i Sverige</p> <p>Majoriteten av landets bemannade drivmedelsstationer (ca 800 av landets 1200) drivs av småföretagare, oftast i form av ett franchiseavtal med ett drivmedelsbolag. Dessa företagare ska dels följa svenska lagar och regler, dels de direktiv och instruktioner som franchisegivaren utger. Större drivmedelsstationer som drivs av företagare säljer runt 812 MKR i butik och cirka 2-4 miljoner liter blöta drivmedel. Mindre anläggningar i glesbygd säljer vanligen hälften av</p>	<p>Generella synpunkter</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>ovan angiva volymer. De flesta drivmedelsstationer sysselsätter mellan 3 till 10 heltidstjänster beroende på storlek, öppettider och geografisk placering.</p> <p>En bransch reglerad av många lagar och regler Drivmedelsbranschen är utsatt för hård konkurrens och låg lönsamhet. Till detta ska en drivmedelshandlare iaktta och följa mängder med lagar och förordningar. Förutom att hantera brandfarliga varor och driva miljöfarlig verksamhet, så ska våra medlemmar också iaktta regler för mathantering, butiksverksamhet, uthyrning av fordon och personal. Denna stora mängd administration står i kontrast till branschens låga lönsamhet.</p> <p>Allmänt om Transportstyrelsens avgifter I avgivet förslag används begrepp såsom "En översyn av avgiftsuttaget har påvisat att full kostnadstäckning inte uppnås med nuvarande avgifter". Det saknas underlag och data för att bekräfta hur Transportstyrelsen kommit fram till hur kostnadstäckningen ska ske i de olika förslagen. Eftersom många av våra medlemmar är småföretagare med blygsam lönsamhet, än mer i glesbygden, är det viktigt och relevant att avgifterna de facto är just kostnadstäckande och inte mer. Därför bör Transportstyrelsen särskilt beräkna hur kostnadstäckning uppnås för avgifter som berör småföretagare. Exempel på sådana avgifter som berör vår bransch är: 8.1.5 Avgifter för tillsyn av återföring av bensinångor 8.2.1 Undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel 8.2.11 Tillstånd för biluthyrning</p> <p>Även mindre höjningar påverkar våra medlemmars möjligheter att bedriva sund och hållbar verksamhet och det blir särskilt viktigt att dessa avgifter är proportionerliga och inte övergår den faktiska kostnad som uppstår för myndigheten vid handläggning.</p> <p>Specifika invändningar Särskilt förslaget för "8.2.1 Undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel" är en betydande höjning. Denna avgift kommer i huvudsak beröra mycket små drivmedelsanläggningar på gles- och landsbygd som har mycket pressad lönsamhet. Flera av dessa verksamheter balanserar redan idag mellan fortsatt drift och nedläggning. En ytterligare</p>	<p>Förnybara drivmedel Kravet på Transportstyrelsens avgifter är att de ska uppnå full kostnadstäckning, inklusive ackumulerade över- eller underskott, inom en 3-5 årsperiod. På grund av det upparbetade underskottet finns det i dagsläget ingen möjlighet att nå full kostnadstäckning utan att avsevärt höja avgifterna. Transportstyrelsen förstår att framförallt småföretagare är känsliga för kostnadsökningar, men myndigheten har inte rätt att beräkna avgiftsnivåer utifrån företags bedömda betalningsförmåga.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>ekonomisk börda kan stjälpa verksamhet. Svensk Bensinhandel rekommenderar att Transportstyrelsen att överväga en betydligt mindre höjning eller att låta avgiften kvarstå orörd.</p>	
<p>Svenska Färdtjänstföreningen</p>	<p>Svenska Färdtjänstföreningen får härmed avlämna följande remissyttrande på ovan rubricerat förslag. Den avgiftsjustering som nu genomförs är den första på två år. I promemorian beräknas avgiftshöjningen uppgå till 17 %. Under samma tid dvs 2020 och 2021 har vi haft en betydligt mindre kostnadsutveckling. Under år 2021 räknar de flesta prognoser med en inflation långt under 2 %. Enligt SCB var inflationen 2020 (dec -dec) 0,5 %. Transportstyrelsens avgiftshöjningar är således 15 procentenheter högre än inflationen eller 6 gånger så höga som kostnadsökningen. På ett ställe motiveras höjningen på följande sätt: "Nuvarande avgift motsvarar inte våra kostnader, vilket innebär att full kostnadstäckning inte uppnås. Kostnaderna har ökat mer än beräknat, bland annat till följd av ökade it-kostnader för utveckling av e-tjänster och system för automatiserad ärendehandläggning". Ett udda och mycket förvånande resonemang då man normalt automatiserar för att minska kostnaderna. Uppenbarligen har en grov felkalkyl förelegat. Att vältra över på konsumenten på detta sätt är inte sunt. En översyn av de interna kostnaderna är måhända på plats innan man höjer avgifterna på det sätt som föreslås. Regioner och kommuner köper taxitjänster (men även andra transporttjänster) för betydande belopp. Taxi är en lågmarginalverksamhet som inte själva kommer att kunna bära föreslagna kostnadsökningar. Genom de särskilda persontransporterna (dvs färdtjänst, skolresor, riksfärdtjänst och sjukresor) köper kommuner/regioner betydligt mer än hälften av taxiproduktionen. De avgiftshöjningar som föreslås kommer således till stor del drabba Sveriges kommuner och regioner.</p> <p>Taxiförarlegitimationen kan jämföras med ett körkort för taxi. Tillsynen av körkort kostar inget för innehavaren. Inte heller busskort som också är persontransporter. Varför innehavare av taxiförarleg ska drabbas av en avgift motiveras inte. Dessutom den tillsyn som bedrivs måste vara omfattande eftersom avgiften ska rendera mer än 13 mkr (78327 leg * 175 sek = 13 707 225 sek) Det är i och för sig glädjande att man satsar på tillsynen för den har under många år varit bedräglig. Men varför är det ingen avgift på tillsyn av körkort eller andra "yrkeslicenser"?</p> <p>Risken är dessutom uppenbar att flera begär att legitimationen " förklaras ogiltig om</p>	<p>Avgiftshöjningen i relation till inflationen</p> <p>Transportstyrelsens finansiering är beslutad av regeringen och inget som myndigheten har mandat att besluta om. Om myndigheten tilldelats ett bemyndigande att finansiera en verksamhet genom avgifter innebär det också en skyldighet för myndigheten att ta ut avgifter. Transportstyrelsens avgifter beräknas för att uppnå självkostnadstäckning och balansera tidigare ackumulerade resultat. Någon direkt hänsyn till inflationen tas inte. Kostnadsutvecklingen inom enskilda produkter beror på flera olika faktorer och kan variera mellan åren. Till exempel verksamhetens omfattning, eventuella investeringar och ackumulerade resultat. Myndigheten har genomfört såväl avgiftshöjningar som avgiftssänkningar under de senaste åren.</p> <p>Taxiförarlegitimation</p> <p>I dagsläget betalas kostnader relaterade till tillsyn av taxiförarlegitimation av andra tillsynsobjekt inom transportområdet, även utanför taxibranschen, vilket inte är rättvist. Idag omfattar tillsynen samtliga som innehar taxiförarlegitimation. Detta innebär bland annat att tillsynen även omfattar ett stort antal som inte är, och i vissa fall inte har varit under flera decennier, yrkesaktiva. TS bedömer att så många som cirka 45 000 har taxiförarlegitimation utan att vara yrkesaktiva, vilket till exempel innebär att resurser läggs på medicinska</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>innehavaren begär det” (3 kap 11§ taxitrafiklag) eftersom man är ovillig att betala en avgift som man inte ser något skäl till. Detta kommer ytterligare att förvärpa den besvärliga personalförsörjningen som redan i dag finns.</p> <p>Taxibranschen generellt stora problem med personalförsörjning. Andra branscher inte minst budbilsbranschen ställ inte samma höva krav på kontroll vad det gäller yrkeskunnande mm. Inte heller kräver man en särskild behörighet. Ett ”enkelt B-kort” räcker. Att i det läget mer är fördubbla avgiften för att ta legitimationen är vare sig särskilt genomtänkt, klokt eller samhällsekonomisk motiverat. Var det gäller övriga avgifter som drabbar taxibranschen vill vi hänvisa till det allmänna resonemang som förs ovan</p>	<p>undersökningar för innehavare av taxiförläggning som inte har varit yrkesverksamma på mycket lång tid. Detta är ett slöseri med resurser som i och med detta förslag skulle kunna användas mer effektivt.</p>
Sveriges Entreprenörer	Samma som 8 - Svensk Bensinhandel (Dubbelt diarieförd)	
LESIKAR	<p>Historia och bakgrund</p> <p>Genom Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985, senast ändrad genom Kommissionens förordning (EU) nr 1161/2014 av den 30 oktober 2014, infördes bestämmelser om digitala färdskrivare som ersätter analoga färdskrivare. EU-förordningen har implementerats i Sverige från ca år 2000 till 2005. Ett fåtal aktörer i ett fåtal länder är tillverkare av färdskrivarutrustning. Idag finns det primärt aktörer som producerar färdskrivare i två länder, Tyskland och Sverige. Det finns också en aktör i Frankrike, med en liten marknadsandel. Det finns enbart en leverantör av rörelsegivare, en tysk aktör. Det finns följaktligen, utöver Transportstyrelsen, endast två länder med myndigheter som gör motsvarande det som Transportstyrelsen, gör dvs. som typgodkänner färdskrivare och rörelsegivare samt utfärdar nycklar och certifikat för tillverkning.</p> <p>Det förelåg ett behov i Sverige bygga upp möjligheten att producera nycklar och certifikat för färdskrivare då företaget Stoneridge ansökte härom hos Transportstyrelsen.</p> <p>Transportstyrelsen byggde upp en helt ny anläggning i samma utrymme som produktion av körkort, för produktion av nycklar och certifikat för färdskrivarutrustning, färdskrivarkort. Stoneridge blev godkänt och började få sina nycklar och certifikat våren 2005. Osäkerhet förelåg om hur Transportstyrelsen skulle ta betalt för sina tjänster. Stoneridge och Transportstyrelsen hade därför en dialog kring hur tjänsterna skulle utformas (till exempel</p>	<p>Certifikat för färdskrivare samt typgodkännande</p> <p>På ett par punkter stämmer gällande avgifter inte jämfört med vad som anförs i remissvaret.</p> <p>Typgodkännande</p> <p>För typgodkännande debiteras inte ett fast pris, utan istället en rörlig timtaxa som anges i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter 2 kap. 7 §. Transportstyrelsen väljer att inte besvara remissvaret eftersom det baseras på inaktuella uppgifter.</p> <p>Färdskrivarcertifikat</p> <p>Årsavgiften för färdskrivarcertifikat är för närvarande 400 tkr istället för de 650 tkr som omtalas i remissvaret.</p> <p>Avgiftens storlek relativt priset på produkten</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>leveranser i batch) och pris.</p> <p>Gällande regelverk för utfärdande av nycklar och certifikat Tillverkaren: För att en tillverkare ska kunna motta nycklar och certifikat för tillverkning behöver de följa föreskrift TSFS 2013:1. Godkännande och övervakningen av att tillverkaren följer det gällande regelverket görs av Transportstyrelsen i Borlänge i sin roll som Member State Authority (MSA) genom kontroller varje eller vart annat år.</p> <p>Transportstyrelsen: Det finns ett regelverk, Riktlinjer för informationssäkerhet (200410-27) som Transportstyrelsens produktionsenhet i Örebro behöver följa för att utförda nycklar och certifikat. Godkännande och övervakningen av att produktionsenheten i Örebro följer det gällande regelverket görs av Transportstyrelsen i Borlänge i sin roll som Member State Authority (MSA) genom kontroller varje eller vart annat år.</p> <p>Typgodkännande: För att Lesikar a.s. ska kunna tillverka rörelsegivare krävs också att rörelsegivaren är typgodkänd. Typgodkännande är en i EU förordningen definierad process. Det finns inga ytterligare regelverk härför. Typgodkännande meddelas av Transportstyrelsen, numera av en typgodkännande enhet i Borlänge. Typgodkännande görs till ett fast pris och är en tydligt definierad och relativt enkel process.</p> <p>Lesikar a.s. Lesikar a.s. har upfunnit en ny rörelsegivare. Rörelsegivaren av varit ett svagt led i färdskrivarsystemet då det hittills endast funnits en aktör för hela systemet med åtföljande sårbarhet. Det förhållandet att en ny aktör önskar komma in på marknaden är önskvärt i hela Europa och minskar sårbarheten i systemet.</p> <p>Lesikar a.s. hade valmöjligheten att välja vilket EU-land som helst att gå till för att få sin rörelsegivare typgodkänd och få utfärdat nycklar och certifikat. Lesikar a.s. ansåg att det var lämpligast/enklast att vända sig till ett EU-land som redan hade byggt upp en organisation för ändamålet. Tre länder var aktuella. Frankrike valdes bort då den franska tillverkaren är den minsta och inte full framtidsstro. Tyskland önskade Lesikar a.s. inte vända sig till då den enda</p>	<p>Transportstyrelsens avgifter beräknas utifrån myndighetens kostnader och aktuell volym för att uppnå självkostnadstäckning. Hänsyn till produktens pris kan inte tas enligt gällande regelverk.</p> <p>Årliga avgifter debiteras generellt som årsavgifter en gång om året inom Transportstyrelsen. En månadsvis fakturering har inte utretts vid tidigare tillfälle. Transportstyrelsen tar med sig frågan och ska se över möjligheten att utreda frågan.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>verksamma aktören på marknaden är ett tyskt företag. För Lesikar a.s. återstod härvid att vända sig till Transportstyrelsen i Sverige vilket ägde rum i februari 2012. Lesikar a.s. blev väl mottagna av Transportstyrelsen i Borlänge som "lovade" att vara behjälpliga och att Lesikar a.s. var "efterlängtade".</p> <p>Status rörelsegivare EU Det finns idag enbart en aktör i hela EU som producerar rörelsegivare. Det finns ca 6 miljoner lastbilar i EU. Detta innebär en stor risk och ett sårbart system. Det finns olika incidenter av manipulation av den befintliga rörelsegivaren på marknaden. Behov föreligger av en rörelsegivare som ger ett bättre skydd, något Lesikar a.s. kan erbjuda.</p> <p>Avgiftsnivå i föreskrift Transportstyrelsen debiterar för närvarande en årlig avgift om 650 000 kr för utfärdande av certifikat för tillverkning av färdskrivare och färdskrivarkort. Nuvarande avgiftsnivå är inte anpassad för rörelsegivare (MS) utan baserat på tidigare utfärdande till färdskrivare (VU). Såvitt jag förstått avser Transportstyrelsen att oförändrad avgift ska utgå för 2018.</p> <p>Transportstyrelsens årsavgift 650 000 kr är anpassat till färdskrivare. Priset för en rörelsegivare är ca 1/10 del av priset för en färdskrivare. Den avgift som Transportstyrelsen tar ut för rörelsegivare är således oproportionerligt stor i förhållande till de kostnader som varje såld rörelsegivare kan bära. Första året planerar Lesikar a.s. att producera 3.000 st rörelsegivare i ett första steg och estimerat på ca. 6.000 st till. Vid en produktion om 3.000 st rörelsegivare så blir den avgift som Transportstyrelsen tar ut 200 kronor per rörelsegivare att jämföra med marknadspriset per rörelsegivare som kommer att vara 200-300 kronor. Detta är av förklarliga skäl helt ohållbart. För det fall inte Transportstyrelsen ändrar sin prissättning omöjliggörs det för Lesikar a.s. att etablera sig på marknaden.</p> <p>Transportstyrelsens nuvarande och tänkta prissättning riskerar inom EU då prissättningen är direkt konkurrensbegränsande och omöjliggör för Lesikar a.s. att etablera sig på marknaden. Transportstyrelsens prissättning står följaktligen i direkt strid med EU-rätten. Marknaden för färdskrivare och rörelsegivare ser också olika ut så för de två aktörerna</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Stoneridge och Lesikar a.s. Stoneridge är etablerat på marknaden sedan många år och är en av primärt två leverantörer. De två etablerade leverantörerna delar följaktligen på en marknad om 6 000 000 lastbilar. De har en hög produktion och det pris Transportstyrelsen tar ut är för dem är ett relativt lågt pris.</p> <p>Hemställan Mot angiven bakgrund hemställer Lesikar a.s. om att det införs en avgift för utfärdande av certifikat för tillverkning av färdskrivare och en avgift för utfärdande av certifikat för tillverkning av rörelsegivare. Mot bakgrund av att priset för en rörelsegivare är ca 1/10 del av priset för en färdskrivare bör avgiften för utfärdande av certifikat för tillverkning av rörelsegivare vara 1/10 av 650 000 kr eller 65 000 kr. Vidare hemställer Lesikar a.s. om att avgiften ska debiteras med 1/12 per månad och inte årsvis.</p>	
Justitieskanslern	Inga synpunkter	
LRF	<p>Allmänt LRF väljer att kommentera delar av remissen och rikta in svaret på saker som kan beröra medlemskåren och deras verksamheter.</p> <p>I underlaget finns inget som beskriver hur myndigheten i samband med sitt tillsynsarbete arbetar med information, upplysning och rådgivning. Ur en företagens perspektiv är dessa delar ofta det enda som upplevs som positivt i samband med tillsynen och något som gör att avgiften känns mer rimlig att betala, än om den enda återkoppling som ges är ett tillsynsprotokoll. Den typ av återkoppling som LRF önskar ger inte någon utökad kostnad för myndigheten men däremot en bättre regelfosterlevnad i framtiden hos företagen.</p> <p>Såsom LRF alltid poängterar är det av stor vikt att de avgifter som tas ut baseras på den tid som myndigheten lägger ner på tillsynen. Detta för att upprätthålla och vårda legitimiteten i kontroll- och avgiftssystemen. LRFs medlemmar föredrar generellt att avgiften debiteras i efterhand när myndigheten genomfört sitt tillsynsarbete. Fasta årliga avgifter ställer höga krav på myndigheterna i form av planering och uppföljning så att inte någon kontrollskuld uppstår. Alltför stor schablonisering riskerar att påverka förtroendet för kontroll och avgifter. Det ovan</p>	<p>Informationsunderlag tillsyn Tillsynen genomförs bland annat utifrån underrättelser från polisen, kronofogden och skattemyndigheten. Utöver tillsyn hanteras fordonsanmälningar, utökning av antal fordon och utbyte av provade personer inom företag.</p> <p>Punkt 6.1.1 - Drönarskolor Nya regler har introducerats som omfattar krav på organisationer som vill bedriva utbildning för fjärrpiloter. De föreslagna avgifterna motsvarar den resursåtgång som vi har uppskattat att det tar för oss att bedriva tillsyn över drönarskolorna enligt kraven i de nya reglerna.</p> <p>Punkt 7.3.1 – Kommersiell försränning Avgiften som omnämns är samma oavsett var i landet tillsynsobjektet befinner sig. Det är samma avgift som</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>anförda har också konstaterats av Statskontoret i rapporten 2015:17 Avgifter i livsmedelskontrollen. Förslag på en mer effektiv avgiftsfinansiering</p> <p>Kommentarer till konsekvensbeskrivningen/beskrivning av avgiftsförändringar</p> <p>Punkt 1.2 Systemet med årlig avgift men kontroll enstaka år förklaras bl.a. med att hela branschen får nytta av stickprovskontroll. Systemet med årlig tillsynsavgift ger ett lågt incitament för myndigheten att utveckla verksamheten enligt punkt 1.1 och hos många myndigheter med den typen av avgiftsuttag byggs med åren en underhållsskuld upp, där man tagit in mer avgifter än vad faktiskt utförd tillsyn motsvarar. I de fall den tillsyn verksamheten betalat för inte utförs ger det en misstro mot systemet. Verksamheter har mängder av regler och avgifter att förhålla sig till. Det handlar om tillsynsavgifter, skattesystemet, arbetsmiljöregler, miljöregler, fackliga krav o.s.v. och i värsta fall kommer verksamhetsutövaren tycka att det sammanlagda trycket blir så stort att denne väljer att lämna det "vita" företagandet och gå över till ett "grått" eller "svart". Självklart behövs alla de i förra meningen uppräddade delarna i ett fungerande samhälle men varje liten sak som medför ökade kostnader utan tydlig nytta för företaget ökar incitamentet för att inte vilja göra rätt. Alla myndigheter har ett ansvar att, utöver tillsynsuppdraget, även verka för ett gott företagsklimat.</p> <p><i>Punkt 6.1.1</i></p> <p>Det har blivit allt mer vanligt med användning av drönare inom det gröna näringslivet. För vissa av LRFs medlemmar kan krav på utbildning finnas även om den här synpunkten är mer av generell karaktär. Enligt LRF är det extremt ökade kostnader som läggs på båda typerna av drönarskolor men det beskrivs ingen bakgrund till det ökade uppdraget, bara att Transportstyrelsen nu har fått mer ansvar. Därutöver anser LRF att 1400 kr per timme i löpande avgift är anmärkningsvärt hög avgift för en tjänst som verksamhetsutövaren inte av företagsekonomiska skäl beställer och som dessutom saknar all form av konkurrens.</p> <p><i>Punkt 7.3.1</i></p> <p>Kommersiell försäkring innehåller utvalda isättningsplatser och landningsplatser för upptagning och/eller läger. Slitaget och nyttjande av dessa ytor riskerar att (redan vid en liten</p>	<p>debiteras vid tillsyn i samband med ex nybyggen, ombyggen eller inflaggning av fartyg. Det är alltså inget extraordinärt att vi tar ut en grundavgift i de fall vi har löpande debitering för tillsynen.</p> <p>Punkt 8.1.2 - Tillsyn yrkestrafiklagen</p> <p>Varje år utförs tillsyn av företag med taxitrafikstillstånd, yrkestrafikstillstånd samt av redovisningscentraler för taxitrafik, men inte av samtliga företag varje år. Transportstyrelsen fortsätter gärna diskussionen om hur vår tillsyn fungerar i ett forum för samverkan.</p> <p>Punkt 8.3.1 - Vägtrafikregisteravgiften</p> <p>Transportstyrelsen jobbar ständigt med kostnadseffektivitet inom samtliga områden. Avgiftshöjningen beror delvis på att Transportstyrelsen arbetar med att utveckla ett nytt VTR, detta är en prioriterad aktivitet inom myndigheten, vilket innebär stora investeringar kommande år. För att uppnå full kostnadstäckning ser vi därför att vi behöver höja avgiften.</p> <p>Löpande avgift</p> <p>I den löpande timtaxan som Transportstyrelsen debiterar ingår det förutom lönekostnader som kan knytas till det direkta ärendet även en del av våra gemensamma kostnader. Det kan till exempel röra sig om it-stöd eller ekonomi- juridik och personalfunktioner som inte direkt är kopplade till ett ärende, men som i vissa fall är krav vi har som statlig myndighet och i andra fall krävs för att vår</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>verksamhet) överstiga allemansrättens gräns. Det behöver därför finnas skriftliga avtal med markägarna. Det skulle vara önskvärt om denna tillsyn innehöll en fråga om arrangören har skriftliga avtal med berörda markägare eller inte</p> <p>I det andra stycket beskrivs varför en ny avgift om 3500 kr ska tas ut vid tillsyn av dessa företag. Var företag har sin bas (eller var myndigheter har sina kontor), menar LRF, ska inte påverka kostnaden för tillsyn. LRF anser att restid och reskostnader för alla typer av tillsyn alltid ska bekostas av myndigheters ramanslag för att skapa en rättvisa mellan företag. Det orättvisa i nuvarande system blir väldigt tydligt just när det gäller försränningsföretagen, samt andra företag på landsbygden, som av naturgivna orsaker ligger vad som kan betraktas som avsides.</p> <p><i>Punkt 8.1.2</i> Det här förmodas vara en av de årliga avgifter där årlig tillsyn ej utförs? Ingen beskrivning av tillsynen ges men sannolikt är det framförallt så kallad "skrivbordstillsyn", alltså kontroll av företagets dokumentation och övriga förhållanden som kan kontrolleras utan att besöka verksamheten. LRF ifrågasätter om det är skäligt att höja avgiften med 10 procent och föreslår istället att Transportstyrelsen tar fram lösningar som effektiviserar tillsynen.</p> <p><i>Punkt 8.3.1</i> Även om vägtrafikregisteravgiften får anses som en liten kostnad så får en höjning på ca 15 procent ändå betraktas som kraftig. Argumentationen för höjningen vilar på ett flertal olika delar vilket ger ett splittrat intryck där varje enskild del är svår för en utomstående att bedöma. LRF menar att kostnadseffektivitet måste vara ledordet för alla delar av myndigheters uppdrag, inte minst på IT-området.</p> <p><i>Punkt 8.3.2</i> LRF vill berömma Transportstyrelsen för den lyckade upphandlingen av registreringsskyltar som medför rejält sänkt kostnad procentuellt sett, även om det för en väldigt låg och sällan förekommande avgift. Att kostnaden kunnat sänkas med nära 25 procent beror på konkurrens mellan olika leverantörer. Detta ger anledning att återigen påminna om det som skrevs</p>	<p>verksamhet ska fungera. Exempelvis har vi som statlig myndighet krav på en omfattande diarie- och arkivhantering för att säkerställa att våra handlingar hanteras på rätt sätt. Något motsvarande krav finns inte för privata aktörer.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	angående punkt 6.1.1. När en verksamhet inte är utsatt för konkurrens finns inga starka incitament att effektivisera och därmed sänka kostnaden, i fallet med Transportstyrelsens timavgift på 1400 kr bör ett stort utrymme för sänkning finnas.	
Regelrådet	Inga synpunkter	
Swedac	Inga synpunkter	
Lastfordonsgruppen	<p>Lastfordonsgruppen (LFG) har tagit del av rubricerad remiss och även deltagit vid remissmötet den 31 augusti. Vi har inledningsvis noterat att Transportstyrelsen inte genomförde några avgiftshöjningar inför 2021 vilket uppenbarligen resulterat i negativa resultat inom flera områden. LFG anser dock att de föreslagna avgiftsförändringar som beskrivs i avsnitt 8.2.2 "Avgifter inom tygodkännande" är att betrakta som drastiska.</p> <p>För flertalet av LFG:s medlemsföretag är tygodkännande, liksom enskilt godkännande, viktiga och ofrånkomliga delar i påbyggnadsprocessen för leverans till återförsäljare eller slutkund. Av myndighetens förslag framgår inte någon motivering av valda avgiftsnivåer, annat än att nuvarande avgiftsuttag inte är tillräckligt för att nå full kostnadstäckning.</p> <p>Från LFG:s håll finns ett intresse av att få veta vad som, i Transportstyrelsens förutsättningar, har förändrats i sådan omfattning att det motiverar föreslagna avgiftshöjningar för tygodkännande och enskilt EU-godkännande. Vi anser också att det saknas en beskrivning av konsekvenserna av framlagt förslag. Mot bakgrund av detta väljer LFG att avstyrka Transportstyrelsens förslag.</p>	<p>Tygodkännande</p> <p>Transportstyrelsen har under ett antal år debiterat ut en för låg andel av kostnader relaterade till ärendehantering inom tygodkännande vilket har lett till ett stort ackumulerat underskott. Kravet på Transportstyrelsens avgifter är att de ska uppnå full kostnadstäckning, inklusive ackumulerade över- eller underskott, inom en 3-5 årsperiod. På grund av det upparbetade underskottet finns det i dagsläget ingen möjlighet att nå full kostnadstäckning utan en avsevärd höjning av avgifterna.</p> <p>Om avgiftshöjningen skjuts på framtiden är risken överhängande att obalansen mellan intäkter och kostnader blir ännu större, vilket skulle leda till ännu kraftigare avgiftshöjningar.</p> <p>Avsaknad av konsekvensbeskrivning</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>
Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund	Inga synpunkter	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Gategourmet	<p>Många branscher har påverkats av Covid-19-pandemin. En av de branscher som påverkats mest är resebranschen och persontransportsektorn. Flygbranschen, liksom andra transportföretag har drabbats direkt och därmed har de företag som på olika sätt tillhandahåller service till flygbolagen drabbats indirekt.</p> <p>Att coronapandemin påverkat flyget i mycket hög utsträckning har konstaterats i Transport-styrelsens trafikprognoser och sammanställningar. Enligt statistikmyndigheten SCB minskade försäljningen för företag inom persontransporter med flyg med 69 procent 2020 jämfört med 2019. I kölvattnet av trafiknedgången minskar givetvis även omsättningen för de företag i branscher som arbetar med att tillhandahålla service till det kommersiella flyget.</p> <p>Läget för persontransporterna har under sommaren ljusnat något jämfört med sommaren 2020, men i förhållande till hur läget såg ut för två år sedan, 2019, så är siffrorna dramatiskt mycket lägre. Det är således mycket långt kvar till det att branschen är återuppbyggd. Det kommer att ta tid och även när så skett är de förluster som gjorts ändå inte återhämtade.</p> <p>Flyget var en av de första sektorerna som drabbades och mycket tyder på att flygbranschen kommer att vara bland de sista sektorerna som tar sig ut ur krisen. Krisen har visat sig vara betydligt mer utdragen än tidigare förutspått. Reserestriktionerna har slagit hårt. Många företag inom flygsektorn har i princip inte haft några intäkter på över ett år. Inom flygbranschen visar en undersökning genomförd av Transportföretagen att sju av tio företag minskade sin omsättning under 2020 och omkring hälften av företagen miste minst halva sin omsättning jämfört med 2019. Till detta kommer att mer än vartannat företag i flygbranschen fortsatt att genomföra personalneddragningar under 2021.</p> <p>Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) identifierade redan under våren 2020 transportsektorn som en samhällsviktig verksamhet. Dvs en verksamhet som behöver upprätthållas även under kris. Efter mer än ett år av i princip stillastående trafik inom vissa segment är det nu läge att bädda för att återuppbyggnaden av sektorn ska kunna ske så snabbt och effektivt som möjligt.</p>	<p>Generella synpunkter och påverkan från Corona När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Transportstyrelsens finansieringsform När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Mot bakgrunden ovan är det förvånansvärt att det inom luftfartsområdet föreslås höjningar av avgifter inom flera områden, bland annat inom luftfartsskydd, flygoperatörer, flygtrafiktjänst och verkstäder. Det är inte acceptabelt att Transportstyrelsen aviserat kraftigt höjda avgifter samtidigt som företagen i stort sett saknar intäkter. För företag i särskilt utsatta branscher som levt med krisen under lång tid, utan någon återhämningsperiod, skulle avgifter och skatter istället behöva justeras nedåt eller skrivas av.</p> <p>Det kommer att ta lång tid för transportbranschen att återhämta sig och näringen kommer dras med kraftiga problem och underskott som ska betalas tillbaka under lång tid framåt. Krisen är ännu inte över och det finns fortfarande uppenbara risker för att branschen drabbas av nya restriktioner och ytterligare passagerarbortfall på grund av smittspridningen.</p> <p>Sammanfattningsvis, verksamheten inom flyget går fortfarande på låg eller halvfart. Högre avgifter i detta läge kan utan tvekan komma att slå ut fler verksamheter och/eller bromsa återhämtningen. Det kan därför inte anses vara en lämplig tidpunkt för höjda avgifter. Pandemin och de effekter den medfört har resulterat i ett samhälle som under den period den fortgår avviker från det vanliga. Transportstyrelsen kan inte bortse från detta faktum och fortsätta höja sina avgifter på det sätt som annars sker årligen. Det här året, och säkerligen även nästa bör Transportstyrelsen helt avstå från att genomföra avgiftshöjningar.</p>	
Cabonline Group AB	<p>Cabonline Group är Nordens ledande taxiföretag med ca 2 500 anslutna åkerier och cirka 4 500 taxibilar i Sverige, Norge, Finland och Danmark. Inom Cabonline i Sverige finns varumärken som TaxiKurir, Sverigetaxi, TOPCAB, Taxi Skåne, Taxi Väst och Umeå Taxi. Vi genomför cirka 45 000 samhällsviktiga körningar varje dag. Hälften av dessa resor är offentligt upphandlad trafik som skolskjuts, omsorgsresor och rullstolstaxi. Som leverantör av dessa resor är vi en del av den särskilda kollektivtrafiken. Taxi är även en del av den allmänna kollektivtrafiken genom anropsstyrd trafik på sträckor runt om i Sverige där reseunderlaget är för litet för att bedrivas med buss i linjetrafik. Även vid avbrott inom den allmänna kollektivtrafiken fyller taxiaktörer en viktig roll. Taxi är även en del i ett större ekosystem av transporter där resenären på ett enkelt sätt ska kunna välja det mest lämpliga sättet att resa utifrån sitt behov där faktorer som enkelhet, kostnad och hållbarhet är viktiga dimensioner.</p>	<p>Generella synpunkter och påverkan från Corona När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Transportstyrelsens finansieringsform När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Avsaknad av konsekvensbeskrivning</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Taximarknaden och Covid-19 Taxiresandet ligger trots en viss återhämtning under det senaste kvartalet på historiskt låga nivåer till följd av de åtgärder och restriktioner som införts i syfte att begränsa smittspridningen och effekterna av Covid-19. Nedgången är störst inom konsument- och företagsmarknaderna (B2C/B2B). Effekterna av Covid-19-pandemin utgör fortsatt ett kritiskt riskområde för taxibranschen. Ett flertal taxiåkerier brottas alltjämt med dålig lönsamhet och det är svårt att locka nya åkerier och förare till branschen. Som en leverantör av offentligt upphandlad trafik och den särskilda kollektivtrafiken utgör bristen på åkerier och förare en utmaning inte bara för Cabonline utan även för de offentliga aktörer som upphandlat transporterna.</p> <p>Transportstyrelsens förslag rörande yrkestrafik I förslaget till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter föreslår Transportstyrelsen höjningar för avgifter inom yrkestrafik, tillsyn av taxiförarlegitimation, tillsyn av redovisningscentraler, tillsyn av återföring av bensenångor, undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel, typgodkännande, förarutbildning och förarprovning, gemenskapstillstånd, förare från tredje land, trafikillstånd inom och utom EES, färddeklaration, biluthyrning, taxiverksamhet, registerhållning. Enligt förslaget innebär förändringen av avgifterna för Vägtrafik en höjning av dem med 17 0/0.</p> <p>Den främsta anledningen till höjningen är enligt förslaget att balansera upparbetade underskott inom flera avgifter. Det ökade avgiftsuttaget är främst hänförligt till en höjd vägtrafikregisteravgift, höjda avgifter mot yrkestrafikföretag och höjda avgifter mot tillverkare av fordonskomponenter.</p> <p>Avsaknad av Konsekvensutredning vid ökade anslag för modernisering. Av Transportstyrelsens förslag till avgiftsökningar framgår att "De avgifter som vi [Transportstyrelsen] tar ut går till statskassan. Vi [Transportstyrelsen] får sätta avgiftsnivåerna men disponerar alltså inte över intäkterna utan tilldelas i stället ett anslag varje år. När vi [Transportstyrelsen] föreslår avgiftshöjningar, innebär det alltså inte att vi [Transportstyrelsen] får mer pengar till vår verksamhet."</p>	<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Beslut Transportstyrelsen Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att införa en tillsynsavgift för taxiförare till 1 januari 2023 istället för till 1 januari 2022.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Cabonline är av uppfattning att taxibranschen, som är en lågmarginalbransch med många egna företagare, skulle drabbas oproportionerligt hårt av nya och ökade pålagor och avgifter. Avgifterna höjs enligt förslaget med 17 procent vilket är väsentligt högre än inflationen motsvarande period. Vi har svårt att förstå varför taxitrafiken ska svara för balanserade upparbetade underskott i Transportstyrelsens verksamhet och för investeringar i myndighetens IT miljö. Det är vår uppfattning att kostnadsökningarna kommer att slå hårt mot taxibranschen och göra det ännu svårare för dess aktörer att verka. Vi menar även att det kommer att påverka möjligheterna för offentliga aktörer att få tillgång till transportörer i den omfattning som efterfrågas i en tid där åtgärder för att underlätta för inblandade att verka i branschen borde genomföras. I förslaget till avgiftshöjningar har vi inte kunnat hitta någon konsekvensbeskrivning där effekterna av avgiftshöjningarna analyserats.</p> <p>Enligt 4 § Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning ska en myndighet så tidigt som möjligt utreda föreskrifternas eller de allmänna rådens kostnadsmissiga och andra konsekvenser i den omfattning som behövs i det enskilda fallet och dokumentera utredningen i en konsekvensutredning.</p> <p>Enligt förordningen ska utredningen dokumenteras. Även om en sådan utredning inte görs så ska skälen härför alltid anges i underlagen för regelgivningen, se 5 § samma förordning. I förslaget har Transportstyrelsen inte heller gjort någon utredning eller bedömning av förslagets transportpolitiska påverkan eller måluppfyllelse gällande funktionsmål, hänsynsmål eller övrig påverkan på taxitrafiken.</p> <p>Cabonline föreslår att Transportstyrelsen istället för att införa nya avgifter och höja befintliga, begär ökade anslag från regeringen för att finansiera ökade kostnadsökningar. Det är speciellt viktigt då höjningarna är riktade mot aktörer i en bransch, ofta egenföretagare, som påverkats hårt av konsekvenserna av covid-19 pandemin. Vidare bör Transportstyrelsen, innan en sådan begäran framställs, göra en konsekvensutredning av förslaget till avgiftsökningar och dess påverkan på yrkestrafiken, och då speciellt taxi. En sådan utredning bör även omfatta hur</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	offentliga aktörer tillgång till upphandlad persontrafik/taxitrafik för färdtjänst och sjukresor påverkas av avgiftsökningarna. Cabonline Group AB	
Svenska Transportarbetareförbundet	<p>Sammanfattning Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-06-14 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslag om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Ändringarna rör framför allt avgiftshöjningar men i vissa fall föreslås nya avgifter.</p> <p>Förbundets synpunkter Förbundet har inga kommentarer rörande de flesta avgiftshöjningar. Två avgiftshöjningar har vi dock synpunkter på.</p> <p>1. Transport är kritisk till den avgift som tillagts förare för tillsyn av taxiförläggning. Det är orättvist att en hel yrkeskår ska först betala för sin legitimation och sedan för tillsyn av den. Orimligt är att vissa personer behöver betala årligen för att utföra sitt yrke. Om avgiften ska kvarstå ska arbetsgivaren stå för den annars anser vi att avgiften ska slopas.</p> <p>2. Förbundet ser negativt på den avgift som föreslås införas för färdskrivarkort. Som förslaget i punkt 1 är denna avgift orättvis för en yrkesgrupp. Färdskrivarkort är en förutsättning för att köra lastbil, därför är vi kritiska till förslaget. Vi anser att avgiften ska slopas.</p> <p>Sammanfattningsvis anser Svenska Transportarbetareförbundet att avgifter inte ska tillfalla den enskilde arbetaren för att denne ska kunna utföra sitt yrke. Vad skulle hända om alla yrkesgrupper skulle behöva betala för att utföra sitt arbete? Straffa inte arbetare, lägg avgifter på de som har ansvaret att leda och fördela arbetet – arbetsgivaren – istället.</p>	<p>Taxiförläggning I dagsläget betalas kostnader relaterade till tillsyn av taxiförläggning av andra tillsynsobjekt inom transportområdet, även utanför taxibranschen, vilket inte är rättvist. Idag omfattar tillsynen samtliga som innehar taxiförläggning. Detta innebär bland annat att tillsynen även omfattar ett stort antal som inte är, och i vissa fall inte har varit under flera decennier, yrkesaktiva. Transportstyrelsen bedömer att så många som cirka 45 000 har taxiförläggning utan att vara yrkesaktiva, vilket till exempel innebär att resurser läggs på medicinska undersökningar för innehavare av taxiförläggning som inte har varit yrkesverksamma på mycket lång tid. Detta är ett slöseri med resurser som i och med detta förslag skulle kunna användas mer effektivt.</p> <p>Beslut Transportstyrelsen Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att införa en tillsynsavgift för taxiförare till 1 januari 2023 istället för till 1 januari 2022.</p> <p>Färdskrivarkort Avgiften för färdskrivarkort sänktes år 2018. Sänkningen har visat sig vara för kraftig och eftersom inte full kostnadstäckning har uppnåtts föreslog Transportstyrelsen en höjning redan inför 1 januari 2021. Med anledning av det allvarliga pandemiläget, beslutades att myndigheten</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>endast skulle gå vidare med ett fåtal avgiftsändringar. Transportstyrelsen bedömer att en ökning om 200 kronor över en femårsperiod inte kommer att förhindra en enskild att kunna utföra sitt yrke. Vem som debiteras, en enskild arbetaren eller arbetsgivaren, föreslås inte förändras i det remitterade</p>
AOPA	<p>AOPA inleder med att konstatera att avgiftsfrågan ständigt tycks vara aktuell. Tidigare har AOPA svarat på remiss till TS den 19 oktober 2007, dnr LS 2007-4408, tillskrivit Näringsdepartementet i mars 2010, svarat på remiss den 16 juni 2017 till TS, dnr 2017-36.</p> <p>Transporter och kommunikationer i ett samhälle är ett ansvar som åvilar staten eftersom samhället annars inte skulle fungera. Måhända att vissa transporter m.m. kan förefalla vara quasi-offentliga och dessa då kan finansieras med medel från användarna. Flyget i alla dess former har en stor roll att spela för samhällets funktion varför staten måste ansvara för att det fungerar. Det är inte bara de som flyger vid varje givet ögonblick som drar nytta av flyget, utan även tredje man har behov av snabba transporter, exempelvis i samband med fraktleveranser, sjukvård, affärsmöten och annat. I och med att flyget kommer stor del av befolkningen till godo, även de som inte direkt använder det, bör den statliga Transportstyrelsen finansieras med skattemedel. Givetvis finns det utrymme för avgiftsfinansiering men det skall endast avse lätt definierad och avgränsad verksamhet och där nyttan till största delen träffar den som använder sig av den.</p> <p>Tillämplig lag Även om inte Avgiftsförordningen (1992:191) är direkt tillämplig, kan det ändå vara av vikt att analogt använda sig av kommentarerna utgivna av bl.a. Riksrevisionsverket, RiR 2004:17. Vårt att betona i denna del är att för den skull avgifterna blir för höga, kommer överskjutande delen att betraktas som skatt vilket endast riksdagen kan besluta om.</p> <p>Vidare skall föreskrifterna om avgifter följa EU Rådets förordning 216/2008.</p> <p>Luftfartslagen 2010:500 med kommentarer utgivna av Riksrevisionsverket, se ovanstående</p>	<p>Gemensamma förutsättningar för avgifter inom staten Vissa gemensamma förutsättningar för hur myndigheter ska ta ut avgifter finns beskrivet i avgiftsförordningen (1992:191) och Ekonomistyrningsverkets föreskrifter. När det gäller generella synpunkter angående Transportstyrelsens finansiering hänvisar vi i övrigt till de generella inledande kommentarerna i detta dokument.</p> <p>Kostnader för personliga tillstånd Vi har en skyldighet att föra register över personliga tillstånd. Årsavgifterna som vi tar ut för personliga tillstånd ska täcka våra kostnader att föra dessa register. Kostnaderna för registerhållningen består av</p> <ul style="list-style-type: none"> - utveckling (blir årskostnad i form av avskrivningar) - den tekniska driften (se till att systemet tekniskt fungerar driftsäkert utifrån de krav på tillgänglighet och åtkomst som finns för varje system) - förvaltningen av systemet (till exempel anpassning till nya behov som systemet ska fylla, ny teknik som systemet ska anpassas till) upprätthållandet av it-säkerhetskraven - den registervård som måste göras i systemen (uppdatering av innehåll som adressuppgifter, giltiga certifikat etc.).

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>RiR 2004:17 samt Luftfartsförordningen som är tillämpliga i detta fall. Dessa förordningar reglerar TS möjligheter att avgiftsbelägga verksamheten. Frågan uppstår vad som är tillåtet att belägga med avgift och om så är fallet, hur beräknar man avgiften.</p> <p>Att märka är då att det är ovannämnda lagar som anger ramarna för TS att i egna förordningar stipulera avgifternas omfattning varför TS i sina författningssamlingar endast kan reglera sin verksamhet utifrån vad som är tillåtet för myndigheten att reglera. Sålunda kan TS inte i en egen förordning, lagstifta om exempelvis avgifter som inte hänförs till någon motprestation annat än i begränsad omfattning, enär det inte är tillåtet enligt ovannämnda lagar, se HFD 2013 ref 30.</p> <p>Av LfL 11:4 framgår redan i rubriken på § att det endast är vid förrättningar och tillstånd som TS får ta ut avgifter och andra ersättningar. Av Avgiftsförordningen 3 § framgår att myndighet får ta ut avgift för varor och tjänster som den tillhandahåller. Exempel på tjänst kan då vara förrättning. Luftfartsförordningen 11 kap är också av intresse i sammanhanget avseende kontroll.</p> <p>Årliga avgifter på certifikat och annat skall täcka de faktiska kostnaderna för att hålla certifikatregistret. Kostnaden får sedan fördelas på alla de som finns i registret. TS har gett sig själv denna möjlighet i TSFS 2016:105, 2 kap 1 § p 3. Däremot ger inte 14 kap i samma förordning rätt för TS att belasta certifikathållarna med allmänna avgifter. Av 14:1 framgår att avgifter endast får tas ut för "utfärdande, förnyelse, förlängning, utbyte, ändring eller utökning av certifikat". Gemensamt för dessa lokutioner är att en aktiv handling företas av TS. Motsatsvis, om ingen åtgärd vidtas, går det inte att ta ut avgift. AOPA hävdar dels att principen om avgiftsfinansiering av verksamheten är fel, dels att själva beräkningarna av avgifterna också är felaktiga. I bilagan till de nyssnämnda föreskrifterna, punkt 1.1 anges bl.a. hur årsavgifterna skall beräknas och redan i den inledande meningen står angivet att avgifterna skall täcka kostnaderna för myndighetens årliga tillsyn. Med andra ord, alla åtgärder och kostnader som inte är förknippade med tillsynen av en specifik verksamhet, skall således inte belasta just den verksamheten och heller inte ingå i den aktuella avgiften. Därav följer att om tillsyn av en verksamhet inte utförts ett år, skall heller inte avgift utgå för det</p>	<p>I avgiften ingår förutom kostnaderna för registerhållningen också de kostnader som uppkommer för att göra bedömningar i samband med till exempel återkallande av certifikat samt för utfärdande av nytt certifikat om man byter namn eller får svenskt personnummer. Avgiften är även avsedd att täcka den kostnad som är förknippad med granskningen av medicinska undersökningar som kommer in och de kostnader som uppstår när vi svarar på frågor via telefon och mejl. Sådana kostnader läggs ut och belastar hela kollektivet och inte den enskilde certifikatinnehavaren. Slutligen fördelas myndighetens indirekta kostnader mot samtliga produkter vilket också medför att den avgiftsbelagda verksamheten bär sin andel av de indirekta kostnaderna.</p> <p>Kontroll av Transportstyrelsens avgifter</p> <p>Transportstyrelsens avgifter granskas löpande av Riksrevisionen och samråds såväl regelbundet, som vid väsentliga förändringar, med Ekonomistyrningsverket. Avgiftsbetalare har möjlighet att överklaga avgifterna till förvaltningsdomstolen.</p> <p>Påverkan av volymer</p> <p>Myndighetens avgifter beräknas utifrån kostnader och aktuella volymer. Om volymerna skulle dubblas behöver vi göra en ny beräkning baserat på de nya kostnaderna och de nya volymerna. Skulle det leda till en halverad kostnad skulle avgiften också halveras.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>året. Så långt är läget klart, men detta blir bekymmersamt när man sedan läser vidare i samma punkt. De exempel som anges avseende kostnader och resurser har i vissa av fallen inte med själva tillsynen i varje specifikt fall att göra utan rör sig om kringverksamhet utan koppling till den övervakade verksamheten. Vad en enskild flyplansägare har för nytta av "genomförande av seminarier", "fortlöpande kontakter", "tillgänglighet för tillståndshavarnas frågor" och hur detta skall förbättra flygsäkerheten, undandrar sig AOPA:s bedömning. Omfattningen av dessa begrepp är också svår att förutse vilket innebär att TS fritt kan vidta dessa och andra åtgärder och överföra kostnaden på aktörerna i luftfartsmarknaden, dessutom utan kontroll vilket är fördömande för rättsäkerheten. Hursomhelst råder det redan här en diskrepans och otydlighet i föreskriften och denna bör då drabba TS i egenskap av författare till förordningen.</p> <p>Även om man skulle acceptera ovannämnda brister, måste man starkt ifrågasätta sättet att beräkna avgifterna. Det torde vara lokutionen "förknippad" som är den avgörande punkten. TS har tydligen valt att ha en oerhört vid tolkning av detta begrepp vilket med byråkratiska principer kan leda hur långt som helst. Inte nog med att all möjlig kringverksamhet är förknippad med en avgift, även åtgärder som avser kollektivet läggs på en avgift för enskild flygplansägare. Allmänna avgifter utan koppling till någon verksamhet är dock inte tillåtliga.</p> <p>Grundtanken i svensk rätt vad gäller avgifter och priser m.m. är att det skall vara till nytta för den som erhåller tjänsten eller varan och att priset skall vara skäligt. Har nu TS valt att använda sig av avgifter, får myndigheten finna sig i att det finns en rimlig proportion mellan avgiften och tjänsten och att det i princip blir marknadskrafterna som måste råda. I detta fall kan man exempelvis hänvisa till Köplagen 45 § där det står angivet att om parterna inte avtalat priset, så skall detta vara skäligt. Det är orimligt att betala för en tjänst man inte fått eller inte haft nytta av.</p> <p>Vad som är ytterligt betänkligt, är att TS erhållit rätten att sätta vilka priser den behagar utan att någon kontroll över detta föreligger vilket torde strida mot grundläggande rättssäkerhet. En myndighet måste alltid ha kontroll över sin verksamhet från något överordnat organ och om TS erhållit fria tyglar av departementet, bör avgifterna i så fall kunna prövas av allmän</p>	<p>Generell synpunkt om samma finansieringsprincip för alla trafikslag.</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Finansiering av Transportstyrelsens regelarbete</p> <p>Transportstyrelsens verksamhet beträffande regelgivning är skattefinansierad.</p> <p>Möjlighet att överklaga Transportstyrelsens avgifter</p> <p>Avgiftsbetalare har möjlighet att överklaga avgifterna till förvaltningsdomstolen.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>domstol.</p> <p>En reflektion i sammanhanget är att om flygverksamheten i Sverige och antalet piloter halverades, är då TS beredd att få sin inkomst halverad eller kommer TS att fördubbla avgifterna. Tanken svindlar! Om verksamheten fördubblas, kommer TS att halvera avgifterna? Knappast !</p> <p>Staten har en skyldighet att hålla ett fungerande transportsystem och det kan inte göras avhängigt av de avgifter som eventuellt inflyter. Även om flygverksamheten minskar, måste regler och faciliteter finnas på samma sätt och det är inte sannolikt att en verksamhet är konstant utan den ändras med tiden och därmed också inkomsterna för TS. Emellertid måste TS verksamhet bedrivas på samma sätt och denna kan inte vara beroende av vilka inkomster myndigheten kan tänkas få.</p> <p>AOPA har inte någon invändning mot att avgifter tas ut förutsatt att dessa avspeglar kostnaden för just den tjänsten det är fråga om. Regelverksamheten, utredningar och liknande kan inte avgiftsfinansieras av ovan angivna skäl utan måste vara skattefinansierade. Trots vad företrädare på TS måhända kan ha för uppfattning, så har alla allmänflygare inte nytta av alla regler som produceras av TS och inte heller är det alltid de förbättrar flygsäkerheten.</p> <p>Ytterligare en faktor som AOPA är angelägen om att framföra, är att inom TS skall alla avgifter inom sektorerna väg, luft, järnväg, sjö beräknas på samma sätt, ett absolut krav i rättsäkerhetshänseende. Således, kostnaden för att förnya ett körkort för bil, skall beräknas på samma sätt som kostnaden för att förnya ett PPL certifikat. En snabb kontroll ger vid handen att så inte är fallet. Exempelvis är kostnaden avsevärt lägre för att tillverka ett körkort som är bättre utformat med foto och annat. Detta då jämfört med certifikathandlingen inom flyget som är en papperslapp. Även avgifterna inom sjöfarten är en bråkdel av motsvarande avgifter inom flyget. Det är otillfredsställande att inte avgifterna inom samma myndighet är beräknade på samma sätt inom alla transportområden.</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transparens</p> <p>En viktig rättssäkerhetsfråga i sammanhanget är att TS för varje avgiftsslag redovisar hur myndigheten räknat fram avgiftens storlek så att den avgiftsskyldige vet vad vederbörande betalar för och själv kan avgöra om denne vill betala och kvarstå i systemet eller välja att gå ur.</p> <p>Det är alltså denna punkt som AOPA menar måste finnas med i den nya förordningen att det skall vara tvingade för TS att framlägga alla omständigheter till grund för avgiften. Detta är en oerhört viktig rättssäkerhetsfråga då avgiften annars kan bestämmas godtyckligt av TS. För några år sedan höjdes avgiften rejält för PPL-certifikat för att sedan minskas och nu skall den sänkas ytterligare. Dessa ändringar visar att det måste vara en transparent process då avgiften annars godtyckligt tycks kunna bestämmas till vad som helst vilket är stötande ur rättssäkerhetssynpunkt.</p> <p>Beräkning av kostnader för övervakning enligt TSFS 2019:125, 12 kap 10 §, är TS mer skickade att avgöra, men vi tillåter oss ändå att göra en måhända mindre kvalificerad uppskattning. Relevanta parametrar kan vara datakraft, programmerare, avgifter för servrar, el, granskning och uppdatering av uppgifter i samband med övervakning, behörigheter, behörighetsbevis och auktorisationer. I brist på underlag lutar vi oss på Förvaltningsrätten i Linköpings dom av den 4 april 2018, mål 5154-17 där den godkände 640 kronor för registerhållning av certifikat. Däremot saknas utrymme för att lägga in kostnader för lokaler, ekonomi- juridik- arkiv- och personalfunktioner. I konsekvens härmed är de föreslagna avgifterna alltför höga.</p> <p>TS har i promemoria daterad 14 juni 2021 beskrivit avgiftsförändringarna 2022 och det enda som framgår är att TS utför viss verksamhet de vill ha betalt för och att det måste vara kostnadstäckning. Vad som är näst intill otillständigt är att inte ett ord har nämnts om hur avgifterna har beräknats. Trots att TS begär en anseelig summa pengar från flygkollektivet, vill inte myndigheten bemöda sig med att förklara varför vi skall betala just de föreslagna avgifterna. Oerhört respektlöst. AOPA påstår därför att i brist på underlag, förhåller det sig på följande sätt när TS bestämmer avgifternas storlek; de medel som TS nödgas ta in från flygkollektivet i brist på pengar från departementet, slås ut på alla aktörer med jämna,</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>differentierade siffror på ett sätt som verkar någorlunda rättvist. Det saknas således helt underlag för varje avgift och hur den har beräknats vilket medför att den betalningsskyldige inte har någon möjlighet att avgöra om avgiften är skälig eller inte. Obefintlig rättssäkerhet.</p> <p>Sammanfattning</p> <p>Rent principiellt står AOPA kvar vid sin uppfattning att avgifterna till stor del borde avskaffas och i stället skall verksamheten i TS finansieras med skattemedel. Emellertid förstår vi att systemet med avgifter kommer att kvarstå och våra invändningar är då dels att det enbart är direkta kostnader som kan avgiftsbeläggas, dels att för varje avgift måste TS redovisa hur beräkningen skett. Det skall således inte gå att först bestämma hur mycket pengar TS behöver införskaffa för att därefter lägga ut kostnaderna på kollektivet utan någon anknytning till den verksamhet avgiften gäller. Rättssäkerhetsaspekten måste respekteras varför skyldigheten att redovisa beräkningarna således skall finnas med som en särskild paragraf i den aktuella förordningen.</p> <p>Regelarbete, utredningar, arbete med förordningar och liknande skall helt vara skattefinansierat. Så har det alltid varit inom svensk förvaltning och skulle man rucka på den principen, kan man snart motivera en särskild avgift från medborgarna för varje SOU som staten genomför.</p> <p>Kontroll, annan operativ verksamhet och dylikt, kan i för sig också bestridas med skattemedel i sin helhet. En avgift i dessa sammanhang är dock inte helt felaktig, under förutsättning att avgiften endast återspeglar den faktiska kostnaden för just den åtgärden samt att underlag presenteras hur kostnaden räknats fram.</p> <p>Ett beslut om att påföra en användare en avgift, är ett myndighetsbeslut som skall kunna kontrolleras av departementet eller finnas möjlighet att överklaga. All tjänst från TS är myndighetsutövning och det går därför inte för sig att hävda att avgifterna är fastställda för all TS verksamhet och därför inte kan överklagas. Denna möjlighet måste finnas eftersom konsekvenserna för användarna är så pass omfattande och dyra och med hänvisning till rättssäkerheten måste alla ekonomiska krav från TS på användare kunna gå att överklaga eller</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>tas upp för avgörande av allmän domstol.</p> <p>Som framgår av ovanstående resonemang, avstyrker AOPA förslaget till avgiftshöjningar i sin helhet och hemställer att TS kraftigt sänker avgifterna. TS får finansiera sin verksamhet i första hand via skattemedel.</p>	
Trafikverket	Inga synpunkter	
Svenska taxiförbundet	<p>Svenska Taxiförbundet har tagit del av Transportstyrelsens remiss "Förslag till ändring av Transportstyrelsens (TSFS 2016:105) om avgifter" per den 14 juni 2021. Förslaget innehåller avgiftsändringar avseende luftfart, sjöfart och väg. Svenska Taxiförbundet svarar på de delar av förslaget som berör taxinäringen men inser att flera principiella synpunkter om avgifternas beräkning även i lika mån kommer att föras fram av andra branschaktörer.</p> <p>Svenska Taxiförbundet är medveten om att myndighetens kostnader för tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning finansieras med avgifter med syfte att denna verksamhet på så sätt skall kunna bedrivas av myndigheten. Denna verksamhet är viktig och en väsentlig del av det samlade arbetet med att säkerställa en sund taxinäring men frågan är om en lagreglerad tillsynsverksamhet skall bekostas av den bransch som kontrolleras. Svenska Taxiförbundet menar att en stor del av denna verksamhet snarare bör bekostas genom regeringsanslag till myndigheten.</p> <p>Svenska Taxiförbundet såg positivt på att Transportstyrelsen förra året valde att ej höja avgifterna med hänvisning till de negativa konsekvenser detta skulle ha fått för branschens aktörer under covid-19 pandemin. Svenska Taxiförbundet ser att det finns goda skäl, med hänvisning just till rådande covid-19 pandemi ur vilken branschen ännu inte återhämtat sig, att skjuta på denna föreslagna avgiftshöjning ytterligare ett år till den 1 januari 2023.</p> <p>Föreskriftsalternativ samt brist på konsekvensanalys och genomlysning</p> <p>Transportstyrelsen presenterar för taxinäringen ett antal avgiftshöjningar samt en avgiftssänkning (avgiften för registreringsskylt sänks från 80kr till 62kr). Svenska Taxiförbundet har svårt att i detalj kommentera huruvida dessa föreslagna avgifts-höjningar är</p>	<p>Generella synpunkter</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Generella synpunkter angående Transportstyrelsens kostnader</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>berättigade eller inte på grund av bristande genomlysning och redovisning.</p> <p>Det anges generellt att avgiftshöjning föreslås på grund av myndighetens ökade kostnader vilket kan vara ett förståeligt skäl om och under förutsättning att denna kostnadsökning redovisas i detalj. Som det är nu står det t.ex. "ökade IT-kostnader" men huruvida dessa IT-kostnader beror på att tillsynen kräver mer IT-resurser eller om nuvarande system är för gammalt och behöver bytas ut eller uppdateras framgår ej. Det skulle kunna anföras att en IT-kostnad som uppstått pga. att tillsynsverksamheten ökat i omfattning skulle kunna vara en berättigad faktor för en avgiftshöjning medan en uppgradering av befintliga IT-system som förmodligen skulle ha skett ändå ej skall belasta branschen i form av ökade avgifter.</p> <p>Vad Svenska Taxiförbundet efterlyser är en genomlysning av dessa kostnader så att de redogörs för så detaljerat som det är möjligt. Efter att en sådan genomlysning och redovisning presenterats önskar Svenska Taxiförbundet en diskussion om vilka kostnader som skall belasta verksamheten och vilka som bör bekostas genom myndighetens anslagsramar.</p> <p>Som angetts ovan ser Svenska Taxiförbundet positivt på att Transportstyrelsen valde att ej höja avgifterna förra året pga. Covid-19 pandemin och de konsekvenser en avgiftshöjning med stor sannolikhet skulle ha fått för en hårt pressad bransch. Det kan inte uteslutas att en avgiftshöjning redan 1/1 2021 skulle ha lett till konkurser med bristande tillgång till samhällsviktiga funktioner som följd.</p> <p>Sammanfattning Svenska Taxiförbundet förordar att de föreslagna avgiftshöjningarna skjuts på till 1/1 2023 samt att en genomlysning av kostnadsökningarna presenteras. Därefter kan och bör en diskussion inledas med syfte att utröna om och huruvida de ökade kostnaderna skall belastas branschen genom avgiftshöjningar eller täckas upp av ökade myndighetsanslag från regeringen.</p> <p>I det arbetet och efterföljande diskussion deltar Svenska Taxiförbundet gärna och bidrar med konstruktiva lösningar. Det är viktigt att myndighetens tillsynsarbete fortsätter varför Svenska</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Taxiförbundet gärna medverkar till en konstruktiv lösning som medför att kostnaderna täcks samtidigt som branschen inte riskerar negativa ekonomiska konsekvenser vilka skulle riskera tillgänglighet till nödvändiga samhällsfunktioner som följd.	
Riksdagens ombudsmän	Inga synpunkter	
Sveriges Trafikskolor	<p>Sammanfattning STR koncentrerar sig i detta remissvar på de förslag till avgiftsförändringar som berör förarutbildning.</p> <p>STR värderar proaktiv och väl fungerande regelverksutveckling och förvaltning av denna högt. Detsamma gäller väl fungerande och effektiv tillsyn i syfte att erhålla lika konkurrensvillkor och sunt företagande inom trafikutbildarbranschen. Dessa uppgifter är viktiga och renderar i kostnader i enlighet med hur riksdagen beslutat att finansieringen av transportsektorn ska skötas.</p> <p>Med det sagt vill STR framhålla att det är kraftiga avgiftshöjningar som nu föreslås vilka kommer att bli svåra att motivera och förklara för branschens aktörer vilka företrädesvis är småföretagare, särskilt mot bakgrund av att pandemin pågått under en stor del av perioden sedan avgifterna senast reviderades.</p> <p>STR finner det otillfredsställande att det inte gjorts en konsekvensanalys kring de avgiftsförändringar som föreslås och dess konsekvenser, speciellt mot bakgrund av den pågående pandemin.</p> <p>STR finner att avgifternas höjning verkar lite slumpmässigt beräknade då det finns ologiska skillnader i procentuell höjning mellan olika kostnadsposter.</p> <p>STR finner även att det avgiftskonstruktionen avseende stafflade avgifter beroende på antal anställda, blir missgynnande för en småföretagarbransch som trafikutbildarbranschen vars trafikskolor och andra småföretagare vilka det till 99% hamnar i spannet 1 - 24 anställda.</p>	<p>Förarutbildning Transportstyrelsen ska enligt regelverket uppnå full kostnadstäckning över en period om 3 – 5 år och detta kan leda till att höjningarna blir olika stora för individuella avgifter eftersom det inte finns något som säger att kostnaderna som är kopplade till olika avgifter har utvecklats på exakt samma sätt. En orsak kan t ex vara att kostnader för IT-utveckling är olika beroende på om systemstöd krävs för att lösa hanteringen eller inte. Transportstyrelsen har för avgiften "Tilläggsavgift för utbildare eller provförares" använt staffling under de senaste fem åren, vilket innebär att detta inte är en nyhet i det remitterade förslaget. Syftet med denna modell är att den ska vara enkel att förstå och administrera. Hanteringskostnaden är för Transportstyrelsen lägre per utbildare ju fler utbildare som finns på inom ett företag och därför blir avgiften högre per utbildare i spannet 1–24 än per utbildare i de högre spannen.</p> <p>Transportstyrelsens avgifter beräknas för att uppnå självkostnadstäckning och balansera tidigare ackumulerade resultat. Någon direkt hänsyn till inflationen tas inte. Kostnadsutvecklingen inom enskilda produkter beror på flera olika faktorer och kan variera mellan åren. Till exempel verksamhetens omfattning, eventuella investeringar och ackumulerade resultat. Myndigheten har genomfört såväl avgiftshöjningar som avgiftssänkningar</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>STR har följande kommentarer:</p> <p>En normalstor trafikskola (4 anställda) får med Transportstyrelsens förslag en höjning á 17% av avgifterna enligt STR:s beräkningar. Detta är inte rimligt vare sig i procent eller i kronor räknat. Inflationen har under perioden sedan avgifterna senast reviderades och fram till nu, legat stadigt under 2 procent, så kostnadsökningar kan rimligen inte vara orsaken.</p> <p>Kartläggningar har, som vi tidigare refererat till, visat att det förekommit fall där tillsynsavgifter totalt uppgått till 3 - 4% av årsomsättningen för en trafikskola. Detta är inte rimligt, speciellt inte mot bakgrund av att branschen har drabbats av pandemin och fortfarande plågas av illegal verksamhet (dvs. verksamhet vilken varken har tillstånd att bedriva förarutbildning och/eller betalar moms/skatt).</p> <p>Dessutom bör fjärrtillsyn vara mindre kostnadskrävande än fysisk tillsyn och att detta borde påverka avgifterna nedåt istället för uppåt. STR önskar generellt en bättre kostnadsspecifikation än vad förslaget innehåller.</p> <p>STR reagerar även på att ansökningsavgifterna ökar kraftigt vilket på ett negativt sätt kan påverka både expansions- och nyetableringsviljan i branschen. Detta är i sin tur är negativt då det framgent finns en förväntad stor efterfrågan, inte bara på kort sikt pga. det uppdämda behov som pandemin givit upphov till, men framför allt på medellång och längre sikt som en konsekvens av möjligheter till CSN-finansiering av körkort, kraftigt ökande 18-årskullar under den kommande 10-årsperioden, det ökande behovet av yrkesförare och en allmän attitydförändring att körkort är viktigt för såväl privat mobilitet som jobb.</p> <p>Avseende avgiftskonstruktionen anser STR att Transportstyrelsen borde överväga en rak avgift, dvs. ingen staffling beroende på storlek på verksamheten. Dessutom borde avgiftssystemet var uppbyggt så att den uppstår en avgift per person och år, inte en på-anmälningsavgift så fort någon trafiklärare byter arbetsgivare under året. Det är inte rimligt att ett byte av jobb ska föranleda en helt ny kostnad. Det kan rimligen inte stå i paritet med de kostnader Transportstyrelsen har och även detta motverkar dessutom rörlighet och flexibilitet på arbetsmarknaden för trafikutbildare.</p>	<p>under de senaste åren. Enligt TS bedömning uppgår <i>generellt</i> myndighetens avgiftsuttag till mindre än 1 % av årsomsättningen, men vi förstår att det för framförallt trafikskolor med mycket låg omsättning kan bidra till ett försämrat resultat mer än marginellt.</p> <p>Fjärrtillsyn</p> <p>Det är enligt regelverken för närvarande förhållandevis få behörigheter där möjligheten till fjärrtillsyn finns.</p> <p>Högre avgift för de som driver tillsynskostnader</p> <p>Enligt gällande avgiftsmodell blir de företag som inte gör rätt i många fall föremål för en uppföljande tillsyn som debiteras enligt löpande timtaxa, vilket gör att de totalt sett kommer att betala mer än andra företag som sköter sig.</p> <p>Egenkontroll</p> <p>Inget nytt i det remitterade förslaget. Utredning har levererats till departementet men inget beslut i ärendet har fattats. Transportstyrelsen har inte regelverk som ger utrymme för detta. Transportstyrelsen ser mycket positivt på att branschen tar ett ansvar och stöttar de medlemmar som har behov av det.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Vidare anser STR principiellt att det dels ska vara "lätt att göra rätt" och att de tillståndsinnehavare som inte gör rätt, och där det är uppenbart att man slarvat eller helt enkelt underlåtit att följa regelverket, ska få bära en större del av kollektivets tillsynskostnader. Ett synsätt kring detta är att denna grupp i praktiken idag belastar kollektivet med högre kostnader då man föranleder behov av större myndighetsinsatser. STR förstår att Transportstyrelsens inte har lagligt stöd för regelrätta sanktionsavgifter, men ett arbete i riktning mot denna princip vore rimligt.</p> <p>STR vill i detta sammanhang återigen framföra förhoppningen att trafikskolor i framtiden ska kunna påverka tillsynsavgifterna, t.ex. genom egenkontrollsystem. STR uppfattade Projekt Egenkontroll positivt likväl utvärderingen av den ("... men när det väl är infört och accepterat ger det stora fördelar för företagen och deras elever/kunder samt myndigheten" sid 26, "Slutrapport i uppdrag om egenkontroll för förarutbildare") och hoppas och önskar att beslut tas att det permanentas. STR förutsätter vidare att deltagare i Egen kontroll-systemet i så fall får en substantiell reduktion av tillsynsavgiften som ett incitament. Här kan även nämnas att STR infört s.k. Förbättringscoacher vilka har till uppgift att hjälpa tillståndsinnehavare med den pedagogiska utvecklingen och att utveckla bättre fungerande systematiskt kvalitetsarbete för bl.a. bättre provresultat och högre andel trafikskolkodanmälda prov.</p>	
Sjöfartsverket	Sjöfartsverket avstyrker förslaget avseende tidpunkten för ikraftträdande av de nya avgifterna för lotsdispens, men tillstyrker i övrigt förslaget.	Noterat.
Kommerskollegium	<p>Sammanfattning</p> <p>Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen inte behöver anmäla rubricerat förslag till kollegiet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom förslaget endast reglerar avgifter för myndighetens tjänster och inte innehåller anmälningspliktiga krav som ställs på produkter.</p> <p>Kommerskollegium bedömer att förslaget dock ska anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden eftersom förslaget innehåller avgiftskrav för tjänster som</p>	-

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>levereras av aktörer som är etablerade utanför Sverige men inom EU/ESS. Kommerskollegiums uppdrag</p> <p>Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Kommerskollegiums uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt.</p> <p>Anmälan av tekniska föreskrifter Enligt 6 § förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter.¹ Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler. Tekniska föreskrifter är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser.²</p> <p>Transportstyrelsen har remitterat föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Det remitterade underlaget innehåller ändringar av de avgifter som Transportstyrelsen tar ut i sin verksamhet för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning inom luftfarts-, sjöfarts- och vägtrafikområdet. Som Kommerskollegium förstår det sker ändringarna enbart nu gällande avgifter och inte att till exempel nya produkttyper beläggs med en avgift. Kommerskollegium ser därför inte att förslaget innehåller sådana krav på produkter som omfattas av anmälningsplikt enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.</p> <p>Anmälan av nya krav på tjänsteverksamhet Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium.</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsens förslag till föreskrifter reglerar avgifter inom myndighetens verksamhet, huvudsakligen avgifter för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Grundprincipen är att avgifter ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås. De avgifter som regleras genom föreskrifterna påverkar en rad olika verksamheter, varav flera utgör tjänsteverksamheter som omfattas av tjänstedirektivet.</p> <p>Tjänstedirektivet⁵ är tillämpligt på all tjänsteverksamhet som inte uttryckligen är undantagen. Av direktivet framgår att tjänster på transportområdet som omfattas av avdelning V i EG-fördraget (nuvarande avdelning VI i EUF-fördraget) inte omfattas av direktivets tillämpningsområde. Transportstyrelsens föreskrifter berör dock inte bara sådana tjänster. Avgifter tas ut av en rad olika tjänsteverksamheter såsom förarutbildning, biluthyrning m.m. Detta innebär att tjänstedirektivets regler om anmälan av krav på tjänsteverksamhet blir aktuella vad avser avgifterna för dessa verksamheter.</p> <p>Tjänstedirektivet innehåller två bestämmelser om anmälningsskyldighet. Den ena avser krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige och omfattar endast ett antal specifika krav som räknas upp i direktivet. Den andra avser samtliga krav som även är tillämpliga på tjänsteutövare som inte är etablerade i Sverige, utan i ett annat land inom EU/EES, som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige. Enligt kollegiets bedömning innehåller de remitterade bestämmelserna inte något anmälningspliktigt krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige. De remitterade bestämmelserna innehåller emellertid krav som är tillämpliga på tjänsteutövare som inte är etablerade i Sverige och som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige. Kollegiet bedömer därför att kraven på avgift för de verksamheter som inte kan sägas utgöra tjänster på transportområdet omfattas av anmälningsplikten enligt tjänstedirektivet.⁹ Enligt tjänstedirektivet måste krav på tjänsteverksamhet kunna motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset, samt vara proportionerliga i förhållande till sitt syfte. En sådan motivering kommer att efterfrågas i samband med anmälan. Anmälan gör myndigheten själv i det webbaserade systemet IMI11. Kollegiet svarar gärna på eventuella frågor kring anmälningsförfarandet.</p>	
Svenska bilsportförbundet	Svenska Bilsportförbundet (SBF) har tagit del av förslagen i nämnda remiss och avstyrker i sin helhet den höjning som påvisas i 8.1.6 Undantag av krav för fordon, som Transportstyrelsen	Dispens fordon

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>låt tit meddela skall träda i kraft 2022.</p> <p>SBF menar bestämt att medlemmar och idrottsutövare inom förbundet inte skall omfattas av denna höjning.</p> <p>Bakgrund Svenska Bilsportförbundet är en del av den svenska idrottsrörelsen som ett av de 73 specialidrottsförbund som ingår i Riksidrottsförbundet, idrottsrörelsens paraplyorganisation.</p> <p>Idrottsrörelsen bidrar med många positiva effekter genom sin breda verksamhet och engagemang inom alla delar av samhället. Det kan handla om att främja folkhälsan i Sverige, både fysiskt och psykiskt. Det genomförs en bred verksamhet som bedrivs inom idrottsrörelsen. Det är en verksamhet som till största delen bedrivs och utförs av ideellt engagemang, dvs människor som utanför arbetstid i föreningar investerar tid som ledare och funktionärer för att t.ex. barn och ungdomar och vuxna ska kunna utöva sin idrott.</p> <p>Idrotten är inte en vinstdrivande organisation. De ekonomiska medel som inkommer till Svenska Bilsportförbundet används för återinvestering i förbundets verksamhet för att utveckla och skapa bättre förutsättningar för förbundets medlemmar, föreningar, utövare och publik.</p> <p>Om förslaget Vi är medvetna om att myndigheter, som det står i remissunderlaget, tar ut avgifter som ska finansiera delar av sin verksamhet. Däremot menar SBF att myndigheten bör skilja på kommersiell verksamhet och ideell verksamhet. Den typ av avgifter som nu föreslås riskerar att kraftigt öka kostnader för dessa ideella krafter som bedriver sin idrott som utövare eller fungerar som funktionärer och medlemmar inom SBF. Det är en uppenbar risk att de som är engagerade inom bilsportrörelsen väljer att sluta och det kan ju inte vara meningen med myndighetens avgifter.</p> <p>Därför menar vi att just den ideella verksamheten som bedrivs inom idrottsrörelsen helt ska</p>	<p>Transportstyrelsen föreslår en avgiftsbeläggning av dispenser för fordon eftersom borttagandet av avgift från och med 2015 inte bara har lett till en stor ökning av dispensansökningar utan även till en försämrad kvalitet i underlag till ansökningar. Följden har blivit att Transportstyrelsen lägger mycket tid på dessa ärenden vilket i sin tur innebär att stora kostnader har drabbat ett kollektiv som inte har någon direkt nytta av denna motprestation. Transportstyrelsen bedömer att dispenskostnaden är en relativt liten del jämfört med värdet på en homologerad rallybil. Enligt gällande regelverk för myndighetens avgiftsuttag har vi inte någon generell möjlighet att beakta hur avgiftskollektivet, utan avgifterna ska tas fram för att uppnå full kostnadstäckning.</p> <p>Beslut Transportstyrelsen Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att begränsa avgiften till maximalt 3 000 kr per ärende och inte till 3 000 kr per dispens. Dessutom har vi efter remitteringen beslutat att inte ta ut avgift för dispenser avseende undantag från krav på elektromagnetisk kompatibilitet för fordon och komponenter till fordon.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	undantas från denna avgiftshöjning. Alternativt omfattas av en betydligt lägre avgift som en engångskostnad.	
Näringslivets Transportråd	<p>Näringslivets Transportråd (NTR) har fått förslaget till avgiftsförändringar för 2022 på remiss och anför följande. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare.</p> <p>Våra synpunkter lämnas under rubrikerna nedan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet; • Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare; • Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi; • Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter. <p>Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet</p> <p>Näringslivets Transportråds principiella ståndpunkt är att hela Transportstyrelsens verksamhet ska anslagsfinansieras, vilket vi framfört i flera tidigare remissvar. Vår uppfattning har i en rad olika sammanhang och under lång tid framförts till företrädare för Transportstyrelsen, företrädare för Regeringskansliet och ansvariga politiker. Regering och riksdag har dock valt att avgiftsfinansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning istället för att anslagsfinansiera dessa.</p> <p>De avgiftsförändringar som föreslås för 2022 finns inom luftfart, sjöfart och vägtrafik medan inga avgiftsförändringar föreslås på järnvägsområdet. Transportstyrelsen skriver dock att området kan komma att omfattas av avgiftsförändringar redan från 1 januari 2022 om fjärde järnvägspaketet införlivas i svensk författning. Sammantaget beräknas avgiftsuttaget 2022 öka med cirka 14 procent jämfört med 2021, då Transportstyrelsen inte genomförde några avgiftsförändringar på grund av pandemin. Därför medför årets avgiftsförslag större förändringar än vad som annars hade varit aktuellt. Transportstyrelsen anger att förändringen i avgiftsuttaget är en följd av både volymförändringar och ändrade avgiftsnivåer.</p> <p>För 2022 föreslås för luftfart avgiftshöjningar inom flera områden. För sjöfart föreslås också flera avgiftshöjningar avseende fartyg, personliga behörigheter och certifikat samt</p>	<p>Generella synpunkter</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna. Vi bedömer att synpunkterna från Näringslivets transportråd inryms i dessa.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>lotsdispenser. Totalt beräknas avgiftsuttaget dock minska något från 2021 till 2022, vilket bland annat är en följd av volymminskningar inom personliga tillstånd.</p> <p>För vägtrafik föreslås både avgiftshöjningar och -sänkningar som sammantaget ändå innebär att det totala avgiftsuttaget kommer att öka med 17 procent. Ökningen är främst hänförligt till en höjd vägtrafikregisteravgift, höjda avgifter mot yrkestrafikföretag och höjda avgifter mot tillverkare av fordonskomponenter.</p> <p>Näringslivets Transportråd menar att det utifrån Transportstyrelsens redovisning av avgiftsförändringarna, sammantaget och för respektive område, är svårt att dra generella slutsatser om hur förslaget påverkar godstransportköpare. För att möjliggöra en bättre förståelse av hur avgiftsändringarna påverkar transportköpare behövs en samlad konsekvensanalys. Någon sådan har Transportstyrelsen dock inte genomfört. Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare</p> <p>Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsen har en god framförhållning och är proaktiv i regelarbetet där kommande förändringar av regelverk i Sverige och av internationell och europeisk regelgivning tidigt kommuniceras med bland annat branschorganisationer och näringsliv. Det är viktigt att Transportstyrelsen följer utvecklingen av avgiftsuttaget inom områden där myndighetens uppgifter flyttas till internationella eller europeiska motsvarigheter såsom är fallet till följd av fjärde järnvägspaketet som innebär att hanteringen av säkerhetsintyg för järnvägsföretag delvis flyttas över till Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA.</p> <p>Näringslivets Transportråds medlemsföretag är starkt beroende av att de villkor som man arbetar under är stabila och förutsägbara. Transportstyrelsen skriver i avsnittet 4 "Avgiftsförändringar till 2022" att myndigheten "gör årligen en översyn av avgifterna så att våra intäkter på sikt motsvarar våra kostnader och i övrigt stämmer överens med de principer som beskrivits i det inledande avsnittet. Vår ambition är att hålla avgifterna stabila och undvika justeringar varje år.". Detta är positivt. I linje med det är det också viktigt att kraftiga</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>avgiftsökningar inte kommer efter tillfälliga avgiftssänkningar, eller uteblivna förändringar som är fallet under 2021, utan strävan ska vara just stabila och förutsägbara villkor.</p> <p>Näringslivets Transportråd välkomnar Transportstyrelsens strävan att för betalare av myndighetens olika avgifter beskriva hur olika kostnader fördelar sig och att myndigheten vill fortsätta utvecklingsarbetet med att tydliggöra vilka kostnadskomponenter verksamheten består av.</p> <p>Näringslivets Transportråd understryker vikten av att Transportstyrelsens medarbetare som debiterar avgiftsbelagd verksamhet utbildas såväl i prissättningen av verksamheternas direkta som indirekta kostnader som i tidsskrivning. Detta i konsekvens med strävan efter att kunna kommunicera en transparent och rimlig prissättning av kostnader samt att ta tillvara alla möjligheter som föreligger till att effektivisera verksamheten.</p> <p>Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi</p> <p>Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsens redovisar en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för näringslivet. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. En sådan konsekvensanalys ska även ta hänsyn till näringslivets internationella konkurrenskraft. Transportmyndigheterna koordinerar inte sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet.</p> <p>Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter</p> <p>Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering".</p> <p>Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen engagerar sig i de olika initiativ som bland annat tagits av regeringen för utveckling av svensk kunskapsuppbyggnad och kompetens inom artificiell intelligens (AI) för att ytterligare öka automatiseringsgraden i Transportstyrelsens olika verksamheter. Det handlar både om att automatisera enskilda beslut samt automatisering av svar på återkommande frågor. Rimligtvis borde en ökad</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>automatisk handläggning minska myndighetens kostnads massa. Näringslivets Transportråd önskar en redovisning av kostnadsbesparingar som uppstår genom ökad digitalisering och automatisering av Transportstyrelsens verksamhet.</p> <p>Värt att notera är att Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "...vi har en stor mängd avgifter." Näringslivets Transportråd föreslår att Transportstyrelsen även genomför en översyn av avgiftsfloran. Flera stora banker genomför idag omfattande program för att effektivisera det administrativa arbetet i verksamheten och sänka kostnaderna. Detta är ett tillfälle för Transportstyrelsen att genomföra en benchmark i förhållande till arbetet med digitalisering, automatisering, effektivisering av den administrativa verksamheten och kostnadssänkningar i en lämplig svensk storbank.</p>	
ACR	<p>ACR Aviation Capacity Resources AB lämnar följande synpunkter på Transportstyrelsens förslag.</p> <p>Allmänt om avgiftshöjningar 2022</p> <p>Transportstyrelsen genomförde inga avgiftsförändringar under 2021, med hänsyn till covid-19 negativa inverkan på transportsektorn. Detta menar Transportstyrelsen medför större förändringar 2022 än vad som annars skulle ha varit aktuellt. Eftersom en routetrafiken under de närmaste åren sannolikt inte kommer att återhämta sig ens till 2019 års nivå anser ACR att Transportstyrelsens avgiftshöjningar borde pausas även under 2022. Luftfartsområdet ACR berörs främst av höjningar av avgifter inom luftfartsskydd och flygtrafiktjänster. Detta gäller certifikat och andra personliga behörigheter och vår utbildningsorganisation samt flygtrafiktjänster och luftfartsskydd. Vidare även förändringar av avgiftskonstruktionen med tillhörande differentieringar.</p> <p>ACR konstaterar att de flesta avgifter som ACR har att finansiera enligt förslaget kommer att höjas. Vi noterar att avgiften för luftfartsskydd (6.10.6) tagits bort och bakats in i den höjda avgiften för ATS vilket är positivt.</p> <p>Vi konstaterar vidare att förordningen (EU) 2017/373 är kostnadsdrivande både med kraven</p>	<p>Transportbranschens utsatta läge till följd av Corona</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Delegering av tjänst</p> <p>Vi noterar synpunkten angående avgiften för delegering av tjänst och ska beakta den i framtida avgiftsjusteringar.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>på anmälan och avgifter för att pröva ändringar och vidare i företagets egna processer för att påvisa compliance.</p> <p>När det gäller avgifter för "delegering av tjänst" (6.9.3) vill ACR påpeka att det är den delegerande som får ta kostnaden, men den mottagande som normalt får verksamhetsfördelar genom att verksamheten kan bedrivas mer effektivt. Viktigt att viljan att delegera inte påverkas av avgiftsättningen.</p>	
Svensk kollektivtrafik	<p>Transportstyrelsen lämnar årligen ett förslag på avgiftsförändringar, även denna gång lämnas förslag som har stor påverkan på branschen och som inte är att likna vid indexjusteringar för årligen ökade kostnader.</p> <p>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 fel och kompenserar för tidigare års överuttag.</p> <p>Den nitiskhet vad gäller att uppnå "rättvisa" där varje enskild "produkt" ska bära sina egna kostnader förts av den bristande redovisning kring hur man kommit fram till dagens kostnader och föreslagna kostnader. Det är sannolikt så att myndighetens reglering av avgiftsprislistan 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".</p> <p>Ekonomistyrningsverket visar i sin rapport kring finansiering av tillsyn på ett flertal principer som det är tveksamt om Transportstyrelsen följer; tex skriver man att avgifterna bör vara enhetliga; "Om operativ tillsyn omfattar flera "närliggande områden", t.ex. djurskydd och miljövård på lantbruk, bör avgiftsuttagen ske på likartat sätt för respektive tillsynsområde. Avgifterna bör ensas för att skapa större förståelse för den som betalar avgiften". När man betraktar Transportstyrelsens avgiftsprislista förstår man att så inte är fallet, olika</p>	<p>Generella synpunkter om trafikslagsmensamma principer</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Ojämna avgifter bör avrundas</p> <p>Transportstyrelsen noterar denna synpunkt och kommer att beakta den i framtida avgiftsarbete.</p> <p>Jämförelse mellan taxiförläggning och körkort</p> <p>Jämförelsen mellan taxiförläggning och körkort haltar eftersom detta är två olika lagstiftningar där helt olika bedömningar görs rörande ingripande. Kollektivet för körkortsinnehavare är mycket större än kollektivet för taxiförläggning och därför kan inte jämförelsen göras. Alla kostnader för att hantera rym i avgiften för att utfärda körkort. Tillsynen av taxiförläggning är inte en registerhållningsavgift eftersom syftet är att tillsyna innehavare av taxiförläggning.</p> <p>Transportstyrelsens finansieringsprinciper innebär att varje avgiftsprodukt ska bära sin del av myndighetens indirekta kostnader.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>avgiftsnivåer finns för i stort sett alla "produkter" och dessutom kan det i värsta fall bara skilja någon krona dem emellan.</p> <p>Avgiftsnivåer som tex 690, 700 och 710 kr borde rimligen sammanföras till en och samma avgiftsnivå. Utifrån den historik Transportstyrelsen har av att ändra avgifter med hänvisning till att intäkter och kostnader inte överensstämmer lär inte detta år ha hittat en sådan exakthet att inte en viss "avrundning" av avgifter faktiskt vore lämpligt.</p> <p>Det blir också svårt att förstå varför tex taxiförarlegitimation ska påläggas en årlig "registerhållningsavgift" när inte tex innehavare av körkort åläggs samma kostnad. Kostar IT-systemet för taxiförarlegitimation så mycket mer än det som används för körkort? Borde inte detta kunna förvaltas som ett gemensamt system och borde det därmed inte finnas kostnadseffektiviseringar att hämta hem som mer än väl täcker behovet av avgiftsinförande och höjningar?</p> <p>Overhead och kostnader för att genomföra effektiviseringar kan inte bäras av användarkollektivet. De ansträngningar som myndigheten rimligen ägnat sig åt för att minimera kostnadsuttagen av tillsynsobjekten framgår inte av redogörelsen. Hur myndigheten tex väljer att lokalisera och organisera sig (tex på tretton platser i landet) borde inte tillåtas påverka avgiftsuttaget.</p> <p>Transportstyrelsen är monopolist, man kan inte vända sig till någon annan att få tillsyn, även om klär det i orden av "i beroendeställning". Transportstyrelsen väljer själv ut vilka områden som ett år ska omfattas av tillsyn och de väljer också själv i vilken omfattning som det ska bedrivas tillsyn mot ett tillsynsobjekt samt när tillsynen anses vara tillräcklig. Inga incitament i strukturen finns för att tillsynen ska hållas på en effektiv och rimlig nivå. Myndigheten styr själv sin prioritering och tidsåtgång vid tillsyn. Ju mer nitisk genom att granska sådant som kanske inte ens är i riskzon eller ju mer ineffektiv myndigheten är desto mer intäkter genererar myndigheten. Eftersom myndighetens timtaxa inkluderar overhead blir det hela en intäktskälla för myndigheten (overhead ökar ju inte för att tillsyn ökar, exempelvis GDs lön är rimligen inte baserad på volymen tillsynsärenden) och det finns varken incitament till</p>	<p>Effektiv tillsyn</p> <p>Myndighetens tillsyn beror på gällande regelverk för den aktuella verksamheten. Generellt arbetar myndigheten med att i största möjliga utsträckning bedriva riskbaserad tillsyn.</p> <p>Myndighetens ramar fastställs genom anslag</p> <p>Vår verksamhet dimensioneras efter de anslag som myndigheten tilldelas från regeringen. Avgiftsuttaget ska motsvara tilldelat anslag och levereras till statskassan. Om avgiftsuttaget överskrider anslaget uppstår ett överskott som myndigheten ska balansera genom lägre avgifter under kommande år.</p> <p>Färdskrivarkort</p> <p>Avgiften debiteras den enskilde föraren och Transportstyrelsen bedömning är att en höjning med 200 kronor över en femårsperiod inte bör ha en nämnvärd påverkan på den enskilde.</p> <p>Generell kommentar om ekonomisk situation efter Corona</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Taxiförarlegitimation</p> <p>I dagsläget betalas kostnader relaterade till tillsyn av taxiförarlegitimation av andra tillsynsobjekt inom</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>effektivisering eller att begränsa antalet timmar. En god regelefterlevnad hos tillsynsobjektet påverkar inte heller möjligheterna då avgiftsfinansieringen inte bygger varken på faktiskt fel eller misstanke utan på ren generell tillsyn. Eftersom tillsynsintäkterna inte heller behålls som finansierande intäkt hos myndigheten utan går in som intäkt i stadsbudgeten torde incitamenten hos myndigheten till korrekt satta taxor vara mindre.</p> <p>När det gäller taxenivån finns mest transparens i timtaxan som Transportstyrelsen föreslår vara 1400 kr per timme. Detta skulle kunna jämföras med timkostnadsnormen som styr ersättningen för advokater och jurister med uppdrag som till exempel offentliga försvarare, målsägandebiträden och offentliga biträden. För 2021 är denna norm 1425 kr/timme och avser då lön för personer med lång utbildning, hög lönenivå och som ersättning till bolag som verkar på en konkurrensutsatt vinstdrivande marknad. Transportstyrelsens nivå 1400 kr för att en handläggare ska utöva tillsyn inom en statlig myndighet är helt enkelt inte rimlig.</p> <p>Det är också värt att reflektera över höjningen av timkostnadsnormen på 1,5 % från året innan. Detta är alltså mer i nivå med hur kostnader och avgifter brukar uppjusteras jämfört med Transportstyrelsens mindre modesta höjningar. Förutom införandet av nya avgifter noterar vi att den högst höjningen som föreslås är på 600 % där en dispensavgift ökas från 1000 kr till 7500 kr, även tex färdskrivarkorten med ökning från 100 kr till 300 kr är orimligt hög utifrån branschens möjligheter att budgetera och hitta förutsägbarhet i myndighetens påverkan på branschen och den enskilda organisationen.</p> <p>I remissunderlaget skriver Transportstyrelsen "Vi är förstås medvetna om att situationen är fortsatt ansträngd för många av er som driver verksamhet inom transportsektorn men vi måste ta ut avgifter som motsvarar kostnaderna för verksamheten och föreslår därför ett flertal avgiftshöjningar till 2022". Någon avgiftsförändring skedde inte inför 2021 då man utifrån pandemin motiverade att det inte var lämpligt att höja avgifter och "frös dem". Vad har förändrats jämfört med för ett år sedan som nu föranleder en annan bedömning? Situationen för transportbranschen är mer eller mindre oförändrad, kanske på vissa håll sämre än 2021, de eventuella ekonomiska buffertar som använts 2020-21 för att täcka förluster finns inte längre att tillgå, och varken taxi-, tåg-, flyg- sjö- eller busstrafiken har</p>	<p>transportområdet, även utanför taxibranschen, vilket inte är rättvist. Idag omfattar tillsynen samtliga som innehar taxiförarlegitimation. Detta innebär bland annat att tillsynen även omfattar ett stort antal som inte är, och i vissa fall inte har varit under flera decennier, yrkesaktiva. Transportstyrelsen bedömer att så många som cirka 45 000 har taxiförarlegitimation utan att vara yrkesaktiva, vilket till exempel innebär att resurser läggs på medicinska undersökningar för innehavare av taxiförarlegitimation som inte har varit yrkesverksamma på mycket lång tid. Detta är ett slöseri med resurser som i och med detta förslag skulle kunna användas mer effektivt.</p> <p>Beslut Transportstyrelsen</p> <p>Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att införa en tillsynsavgift för taxiförare till 1 januari 2023 istället för till 1 januari 2022.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>återfått resenärerna till det antal som var före pandemin. Det är utifrån den aspekten mycket rimligt att återigen vänta ett år med att höja avgifterna. Det ger dessutom möjlighet för myndigheten att göra fördjupade konsekvensanalyser för de olika branschdelarna för att t.ex. titta på hur stora avgiftshöjningar som varje del kan bära, vilka effekter avgiftsförändringarna får etc. Det ger också tid för att reflektera över möjligheterna för myndigheten att överväga alternativa lösningar till avgiftshöjningar. För att kunna motivera sina avgiftshöjningar bör myndigheten beskriva vilka effektiviseringsåtgärder myndigheten genomfört under året eller kommande år och vad som hindrar denna effektivisering från att hantera hela det behov av utökad avgiftsuttag som föreslår via avgiftshöjning.</p> <p>Vi vill särskilt lyfta det olämpliga i att införa avgifter riktade mot de enskilda taxiförarna. Under pandemin har taxiresandet kraftigt minskat, enskilda taxiförare har tvingats byta yrke. Att införa en avgift för den enskilda taxiföraren för att registerhålla/tillsyna taxiförarlegitimationen kommer innebära att de taxiförare som för tillfället arbetar med annat kommer ha lägre motivation att betala avgiften. När efterfrågan på taxitjänster kommer öka kommer förar- och fordonsbrist att uppkomma. Taxi får då svårt att rekrytera taxiförare då färre har taxiförarlegitimation. Kostnaden för att ta en ny taxiförarlegitimation är dessutom betydligt högre än den årliga avgiften. Man skapar med detta en instegtröskel till yrken som kommer skada branschens attraktivitet, och taxiföretagen riskerar att få finansiera nya taxiförarlegitimationer för personer som aktivt avsagt sig sin legitimation för att minska sina personliga utgifter. Man kan också jämföra med de 22 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. Det är inte heller i linje med vad Ekonomistyrningsverket kommer fram till i sin rapport kring där man ett flertal gånger lyfter det olämpliga med avgiftsfinansiering om det skulle verka hämmande för en bransch eller marknad. Utöver detta kan ifrågasättas varför möjligheten att ta ut avgift som har funnits minst sedan 2012 då nuvarande lag trädde i kraft inte tidigare nyttjats. Vad är det som fått Transportstyrelsens kostnader att öka så kraftigt att man plötsligt föreslår ett avgiftsuttag?</p>	
MHRF	Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) har beretts tillfälle till yttrande i ovan rubricerat ärende och framför i anledning härav följande:	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>MHRF företräder den fordonshistoriska rörelsen och de därmed förknippade fordonen. Dessa fordon är huvudsakligen över 30 år gamla. Vad vi har reagerat på, och även tidigare, är avsaknad av information gällande hur Transportstyrelsens kostnader har eller förväntas att förändras fördelat enligt Transportstyrelsens promemoria "Beskrivning av avgiftsförändringar 2022" under avsnitt 3) "Vad våra kostnader består av".</p> <p>Detta har vi återkommande framfört till Transportstyrelsen. Redan 2012 utlovades att information om hur enskilda avgifter beräknats skulle publiceras på Transportstyrelsens hemsida. Då var beskedet att "Vi kommer succesivt att lägga ut information om hur avgifterna för enskilda produkter byggs på vår externwebb. Vi kommer dock att inleda med de avgifter som har störst volym."</p> <p>Inom vägtrafikområdet, vars avgifter samlat utgör ca 85 % av Transportstyrelsen samtliga avgifter inom de fyra transportslagen, föreslås nu en samlad höjning med 17 % omfattande 197 000 000 kronor.</p> <p>Detta förklaras inom vägtrafikområdet av Transportstyrelsen med att det ökade avgiftsuttaget i första hand beror på en höjd vägtrafikregisteravgift, höjda avgifter för yrkestrafikföretag och höjda avgifter för tillverkare av fordonskomponenter och för att balansera upparbetade underskott.</p> <p>Orsaken är att kostnaderna blivit högre och att en höjning därför är nödvändig för att uppnå kostnadstäckning. Kostnadsökningen är främst hänförlig till ökade IT-kostnader för säkerhet och drift, men även till följd av utveckling av nytt vägtrafikregister.</p> <p>Totalt avgiftsuttag inom vägtrafikområdet beräknas efter höjning bli 1 381 000 000 kronor och mer än hälften torde avse VTR-avgiften.</p> <p>MHRF önskar mer information om utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister, hur projektet avses drivas, till vilka kostnader, vad som är målsättningen samt hur Transportstyrelsen avser</p>	<p>Generella synpunkter angående kostnaderna När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Registervård Vägtrafikregisteravgiften tas ut för att finansiera registerhållningen för fordon och fordonsägare. Vi arbetar kontinuerligt med registervård. Kostnaderna för det ingår i avgiften.</p> <p>Lägre avgift för de historiska fordonen Det finns alltid en kostnad förenat med hantering/administration av fordon som är registrerade i vägtrafikregistret. VTR-avgiften är beräknad utifrån en genomsnittlig kostnad per registrerat fordon/år. Eftersom de historiska fordonen ska ingå i registret är vår bedömning att det inte är aktuellt med någon sänkt avgift.</p> <p>De historiska fordonen undantas däremot från vissa regelkrav och de är befriade från fordonskatt. De får också lättnader från andra avgifter som en följd av att de undantas från vissa regler, exempelvis besiktningavgifter eftersom besiktningen inte sker med samma frekvens. Ett veteranfordon som inte används för kommersiell trafik av gods eller personer undantas även från den årliga tillsynsavgiften för kör- och vilotider samt färdskrivare.</p> <p>Dispens fordon Transportstyrelsen föreslår en avgiftsbeläggning av dispenser för fordon eftersom borttagandet av avgift från och med 2015 inte bara har lett till en stor ökning av dispensansökningar utan även till en försämrad kvalitet i</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>att agera för att säkerställa att informationen i det nya systemet är korrekt och beständigt. Mängden fel och dess konsekvenser i dagens VTR är som bekant så omfattande att någon registervård inte bedrivs om inte fordonsägaren själv initierar det.</p> <p>VTR-avgiften VTR-avgiften föreslås nu höjas från 65 till 75 kronor. Vid en jämförelse över de senaste fem åren så genererade avgiften 2017 knappt 450 000 000 kronor (50 kronor och omfattade uppskattningsvis 9 000 000 fordon och för 2022 drygt 750 000 000 kronor (75 kronor och uppskattningsvis dryga 10 000 000 fordon).</p> <p>En avgiftsökning 2016 till 2022 med 67 procent och lite mer än 300 miljoner kronor. Både volymen och förändring bör ligga i linje med beskedet från TS ovan från 2012.</p> <p>MHRF har tidigare förslagit att VTR-avgiften skall nedsättas till noll kronor för historiska fordon alternativt att avgiften avser en längre tidsperiod än ett år, förslagsvis tre. Det är ett önskemål som fortsatt kvarstår.</p> <p>Dispensavgifter Under samma tid, 2017 – 2021, har dispenser inom tre områden varit kostnadsfria, nu föreslås att avgiften återinförs och på en historiskt sett hög nivå. För var och en av undantagen nedan 3000 kronor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Undantag från krav på fordon i fordonsförordningen (2009:211) eller föreskrifter meddelade med stöd av den • Undantag från krav på motorfordons avgasrening • Undantag från krav på elektromagnetisk kompatibilitet för fordon och komponenter till fordon <p>På Transportstyrelsens remissmöte 31 augusti framförde bl a Bilsporförbundet att det kan innebära att ett tävlingsfordon får en kostnad på 3 x 3000 kronor, detta trots att</p>	<p>underlag till ansökningar. Följden har blivit att Transportstyrelsen lägger mycket tid på dessa ärenden vilket i sin tur innebär att stora kostnader har drabbat ett kollektiv som inte har någon direkt nytta av denna motprestation.</p> <p>Beslut Transportstyrelsen Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att begränsa avgiften till maximalt 3 000 kr per ärende och inte till 3 000 kr per dispens. Dessutom har vi efter remitteringen beslutat att inte ta ut avgift för dispenser avseende undantag från krav på elektromagnetisk kompatibilitet för fordon och komponenter till fordon.</p> <p>Ursprungskontroll För ursprungskontrollen har vi under de senaste åren haft en årlig volymminskning på grund av lägre import. Från en volym på över 30 000 ärenden till ca 20 000 ärenden, vilket inneburit lägre intäkter. Samtidigt har kraven på IT- och informationssäkerhet ökat, vilket inneburit ökade kostnader.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>förutsättningarna för dessa fordon finns reglerat särskilt i TSFS 2012:31 "Transportstyrelsens allmänna råd om undantag för rallybilar på väg m.m. ". Frågan borde redan kunnat vara löst i föreskrifterna.</p> <p>Transportstyrelsen har på flera områden infört retroaktiva krav på äldre fordon, krav som dessa varken kan eller ska omfattas av.</p> <p>MHRF har t ex i Transportstyrelsens s k Besiktningskommitté lyft frågan om bilar vars avgasvärden är högre än vad som numera godkänns efter det att Transportstyrelsen retroaktivt tagit bort de regler som gällt sedan mitten på 1970-talet. Naturvårdsverkets dåvarande regelverk angav att fordon som p g a sin konstruktion inte kunde uppfylla de framtida kraven skulle fortsatt kunna godkännas med högre värden än de som gällde för nya bilar. Detta trots att det i den upphävda avgasförordningen (2011:345) övergångsbestämmelser entydigt anges att ". Avgasreningskrav enligt den upphävda förordningen gäller för motorfordon och motorer som typgodkänts före den nya förordningens ikraftträdande."</p> <p>Ett annat av flera exempel utgörs av kravet på bromsar på alla axlar. På våra äldre fordon är detta inte standard. På personbilar först under 1920-talets senare del och på lastbilar ca 10 år senare. Tidiga motorcyklar hade inte ens bromsar!</p> <p>MHRF har i sak inget at invända mot principen om avgift för en direkt motprestation. Kravet på dispens bör dock inte bero på otydligheter i Transportstyrelsen föreskrifter.</p> <p>MHRF ser i första hand att: orsaken till varför dispensärenden förekommer utreds och att ändringar i föreskrifterna görs när dessa brister eller över tid fått en oavsiktlig retroaktiv verkan. Om det inte kan göras innan avgifterna börjar tillämpas bör Transportstyrelsen vid utfärdande av dispenser i de fall dessa beror på att äldre regler retroaktiv har åsidosatts fortsättningsvis utfärda dessa utan att debitera avgift.</p> <p>Avgift för ursprungskontroll</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>MHRF noterat att den över tid kraftigt höjda avgiften för ursprungskontroll ligger kvar på samma höga nivå, 1100 kronor jämfört med 600 kronor 2017. Även om volymen är låg önskar MHRF få beräkningen synliggjord enligt "Vad våra kostnader består av". Det är särskilt önskvärt mot bakgrund av att dåvarande Vägverket beräknade avgiften till 500 kronor initialt för att över tiden kunna sänkas.</p>	
Sveriges Trafikövningsplatser	<p>Inledning Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser är en branschorganisation för trafikövningsplatser i landet, inalles 24 medlemsföretag. Den absoluta majoriteten av företagen är privat ägda av varierande storlek och som verkar på en konkurrensutsatt marknad. Den huvudsakliga verksamheten är ämnad att bedriva obligatorisk riskutbildning för behörighet B, något som samtliga medlemmar arbetar med. Därtill bedriver en del av företagen obligatorisk riskutbildning för motorcykel, behörighet A. Därtill har organisationen ett medlemsföretag i Norge, som har tillstånd att bedriva obligatorisk riskutbildning enligt de svenska föreskrifterna.</p> <p>Sammantaget är det omkring 90 000 körkortselever som årligen genomgår denna riskutbildning på de anläggningar som drivs av medlemsföretagen. Utöver detta utgörs verksamheten av olika typer av fortbildning vilken riktas till såväl privatpersoner som privata företag och offentlig sektor.</p> <p>Diskussion Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser har följande synpunkter på Transportstyrelsens förslag till revidering av avgifter (dnr TSF 2021-54). Vid ett avgiftssystem är det viktigt att avgiftssättningen är transparent, tydlig och rättvis. Avgiftssättningen 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 i grunden rimlig. Det är också mycket positivt med myndighetens strävan att vilja redovisa kostnadsfördelningen och att utvecklingsarbetet ska fortsätta med att göra det tydligt vilka kostnadskomponenter</p>	<p>Generella synpunkter om effektivisering och TS finansieringsform</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>verksamheten består av och 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 Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser medlemmar. Samtidigt utgår vi från att Transportstyrelsen har ambitionen att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar.</p> <p>Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser ser det som positivt att Transportstyrelsen regelbundet ser över de interna kostnaderna och rationaliserar hanteringen av tillstånd, tillsyn och registerhållning. Däremot vill Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser fästa fokus på att även om kostnaderna för företagen synes vara marginella i den mån det sker en avgiftshöjning, bidrar många små avgiftshöjningar till en försämrad utvecklingskraft bland utbildningsföretag med fokus på trafik- och körkortsutbildning, vilket i sin tur strider mot andra angelägna samhällsekonomiska och transportpolitiska mål som Transportstyrelsen har att följa. Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser 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 ambitioner att arbeta med regelförenkling kan det finnas skäl att ifrågasätta finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet med avgifter istället för med skatteanslag. Mot denna bakgrund är Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser kritiska till den höjning som föreslås vad gäller de avgifter som belastar medlemsföretagen. Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser har i tidigare sammanhang haft synpunkter på hur myndighetens verksamhet finansieras. Vår principiella uppfattning är att all myndighetsutövning ska anslagsfinansieras, sålunda även den som Transportstyrelsen bedriver. Medlemsföretagens 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</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	med olika slags avgifter innebär onödiga kostnader som totalt sett fördrar medlemsföretagens verksamhet. Vi konstaterar därför med beklagan att riksdag och regering har velat annorlunda, varför Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras med avgifter.	
SMHI	Inga synpunkter	
Svenska sjöbefälsföreningen	Precis som ni skriver i remissmissiven så är också vi medvetna om att situationen är ansträngd för svenska rederier. Ni skriver i remissmissiven att er verksamhet ska ”i huvudsak finansieras på ett enhetligt sätt oavsett trafikslag”. Vi uppfattar det som att detta inte görs och att svensk sjöfart missgynnas i förhållande till andra trafikslag. Detta innebär en konkurrensnackdel för svensk sjöfart.	Generella synpunkter om trafikslagsgemensamma finansieringsprinciper När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.
Sveriges Skeppsmäklareförening	<p>Sveriges Skeppsmäklareförening tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovan förslag.</p> <p>Vi har inga som helst synpunkter på andra ändringar än det som gäller för sjöfarten. Men vi vill återigen understryka vikten av att samtliga transportslag behandlas lika och efter samma principer.</p> <p>När det gäller sjöfartens avgifter så överlåter vi helt till föreningen Svensk Sjöfart att lämna sina synpunkter på allt som gäller rena rederifrågor. Våra medlemmar representerar mest de utländska rederierna i svenska hamnar och vi har därför inga synpunkter på tillsynsavgifter, som faller inom nationell svensk tillsyn, eller kring frågor som rör registertjänster.</p> <p>Däremot vill vi kraftigt protestera mot höjningarna av avgifterna för utfärdandet av lotsdispenser. Redan idag anses det allt för dyrt för många rederier att ansöka om lotsdispens. Detta gäller särskilt i de fall där det behövs flera lotsdispenser för en och samma trafikslings, som till exempel in i Vänern och Mälaren.</p> <p>Vi kan förstå bevekelsegrunderna för att ändra uppdelningen av avgifter så att grundavgiften täcker den administrativa startkostnaden, inkl resan till och från, och vi kan förstå att man tydligare vill visa vilka kostnader som härrör till Sjöfartsverket och vilka som går till Transportstyrelsen.</p>	Avgiftsnivåer på lotsdispenser Era synpunkter är noterade. Vi har genom åren varit restriktiva och försiktiga med att höja avgifterna för Lotsdispenser. Vi har de senaste 7 åren justerat avgifterna 1 ggr. En verksamhet kan inte fortsätta att gå med underskott oavsett om den är av privatägd karaktär eller en myndighet med det krav kring finansiering som Transportstyrelsen har. Vi verkar ständigt för att hålla nere kostnaderna men dessa ökar även för en myndighet.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Men vi kan inte acceptera en tioprocentig ökning av alla dessa avgifter. Särskilt inte när de förklaras med att "antalet utfärdade lotsdispenser varierar från år till år i en cykel om tre år. En översyn av avgifterna har påvisat att intäkterna under år med många dispenser inte kompenserar för åren med lägre volymer. Vi uppnår inte full kostnadstäckning och föreslår därför att avgifterna höjs".</p> <p>All annan verksamhet måste hela tiden parera upp- och nergångar genom en flexibel arbetsorganisation. De företag som hela tiden höjer sina priser med hänvisning till att de inte uppnår "full kostnadstäckning" skulle inte bli långvariga på marknaden.</p> <p>Låt oss istället för en höjning av nuvarande avgifter tillsätta en kommission där Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och berörda parter inom sjöfarten försöker hitta en lösning på problemet med att så få rederier trots allt tar lotsdispens. Alla verkar ju överens om att det för samhället som helhet vore bra med en högre andel dispenser, låt oss då tillsammans se över regelverk och incitamenten för dess genomförande. Låt oss alltså tillsätta en lotskommission där vi börjar med frågan om lotsdispenser. Men på sikt ska vi naturligtvis även ta tag i hela lotsproblematiken och se hur vi kan effektivisera den, kanske finns det flaskhalsar även inom fartygsagentområdet som behöver rättas till. Låt oss ta det gemensamt och nu direkt, vi kan knappast vänta till navigationsstöd från land är genomfört.</p> <p>Vi känner också en viss frustration över dessa sakernas tillstånd som är sprungna ur uppdelningen i Sjöfartsverkets tjänster och Transportstyrelsens tillsyn. Ingen verkar idag ta ett helhetsansvar för den totala bilden.</p> <p>Vi utgår också ifrån att det nya regelverket för lotsplikt som varit under utredande i flera år inte alls kommer att träda i kraft redan från årsskiftet. Vi utgår ifrån att förslaget kommer ut på remiss minst ett halvår innan det är tänkt att träda i kraft.</p>	
Skövde Airport AB	Synpunkt gällande 6.9.2 Tillstånd för flygledningstjänster/flygtrafikfiktjänster (18 kap. 4 a § i ändringsföreskriften):	Avgiften för ändringsanmälan Vi noterar synpunkten angående den separata avgiften för ändringsanmälan. Genom att införa en separat avgift för

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Vi har förståelse för att förordningen (EU) 2017/373 ställer högre krav på både Er som myndighet och oss som leverantörer av flygtrafiktjänster. Det vore dock olyckligt att finansiera Era kostnader för bedömning av inkomna ändringsanmälningar genom att ta ut en avgift om 2200 kronor per anmälan. Detta kan komma att ha en direkt negativ påverkan på flygsäkerheten då en leverantörer av flygtrafiktjänst istället avstår får att genomföra en förändring i sin helhet med anledning av den föreslagna avgiften. Vi föreslår istället att Transportstyrelsen överväger att höja årsavgiften för respektive tjänst. Detta för att inte kostanden för bedömning av ändringsanmälan ska vara en faktor som påverkar leverantören av flygtrafikledningstjänst vid genomförande av ändringar.</p>	<p>ändringsanmälan istället för att inkludera den i årsavgiften var avsikten att skapa en större transparens i avgifterna. Det ger också leverantörer av flygtrafiktjänst en möjlighet att kunna påverka hur mycket de betalar i avgifter.</p>
SMHI	(se ovan, dubbelregistrerat)	
Husvagnsbranschens Riksförbund	Inga synpunkter	
Fordonsbesiktningsbranschen	Inga synpunkter	
UBER	<p>Uber Sweden AB tackar för möjligheten att lämna remissvar kring förslagen om ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter.</p> <p>Coronapandemin har inneburit en mycket utmanande tid för taxibranschen, såväl i Sverige som globalt. Uber är ett techbolag som genom vår plattform bland annat kopplar ihop taxiförare och kunder. I likhet med taxibranschen i övrigt har de förare som använder vår app ofta haft en svår ekonomisk situation, med knappa marginaler, när efterfrågan på resor kraftigt har minskat sedan 2020. Den tidigare uppskjutna förändringen av Transportstyrelsens avgifter har i ljuset av detta läge varit välkommen.</p> <p>De nu föreslagna avgiftshöjningarna är emellertid omfattande, särskilt vad gäller avgiften för taxiförarlegitimation, som föreslås bli mer än dubbelt så dyr som tidigare. Vi har förståelse för att Transportstyrelsens kostnader har ökat, bland annat till följd av ökade insatser rörande IT och digital administration. Uber Sweden AB vill dock betona att tidpunkten för avgiftshöjningarna är olämplig. För många taxiförare råder fortsatt stor osäkerhet. En ökad smittspridning skulle exempelvis kunna leda till ytterligare negativa konsekvenser för branschen. Behovet av återhämtning efter coronapandemin är stort.</p> <p>De föreslagna prisökningarna riskerar att slå hårt mot en bransch med fortsatt osäkra</p>	<p>Generella synpunkter angående branschens ekonomiska situation efter Corona</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Beslut Transportstyrelsen</p> <p>Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att införa en tillsynsavgift för taxiförare till 1 januari 2023 istället för till 1 januari 2022.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>förutsättningar. Det gäller även förare som använder vår digitala plattform för att koppla ihop sig med kunder. I ett läge när Svenska Taxiförbundet nyligen varnat för att det råder en allvarlig brist på taxiförare bör inte trösklarna höjas.</p> <p>Sammantaget är Uber Sweden AB:s bedömning därför att de föreslagna avgiftshöjningarna riskerar att få negativa konsekvenser för branschen som helhet och även drabba förare som använder vår plattform till del i sitt arbete.</p> <p>Transportstyrelsen bör därför överväga andra lösningar, såsom att skjuta eventuella avgiftshöjningar till ett senare skede när coronapandemins effekter på samhället och branschen är mindre påtagliga.</p>	
Sveriges Åkeriföretag	<p>Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.</p> <p>Sammanfattning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sveriges Åkeriföretag anser att det inte är transparent hur avgifterna beräknas, och därmed hur förändringarna beräknas, och efterlyser en tydligare transparens i det avseendet • Sveriges Åkeriföretag anser att gränsdragningen till vad som är en avgift, som alltså ger en motprestation, och vad som är en skatt inte är tydlig med vissa av Transportstyrelsens avgifter, en tydligare gränsdragnings önskar • Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsens avgifter generellt sett inte ska höjas, i vart fall inte nu när berörda branscher har genomlidit en mycket ansträngande period med anledning av pandemin • Sveriges Åkeriföretag anser att det är otydligt vad som avses med tillsyn av trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen och önskar att detta tydliggörs • Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för tillståndsprövning av förarutbildning m.m. föreslås öka så kraftigt som över 25 procent • Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik samt gemenskapstillstånd föreslås öka med 60 procent • Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för förartillstånd för förare från tredjeländ föreslås öka från 1 400 kronor till 4 500 kronor • Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för undantag från föreskrifter om bland annat prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik föreslås öka från 1 200 kronor till 4 500 kronor 	<p>Generella synpunkter</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Tillsyn trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen</p> <p>Om det finns behov av att utveckla och öka förståelsen hur Transportstyrelsens tillsyn går till, kan det förslagsvis avhandlas i de forum för samverkan som finns mellan branschen och myndigheten.</p> <p>Tillståndsprövning av förarutbildning</p> <p>Höjningen är nödvändig för att skapa balans mellan kostnader och intäkter. Kostnader relaterade till arbetet med Omnibusförordningen faller under regelgivning vilket inte belastar avgiftsanslaget, vilket innebär att dessa kostnader inte påverkar nivån på myndighetens avgifter.</p> <p>Tillstånd för yrkesmässig trafik och gemenskaps-tillstånd</p> <p>Mellan åren 2018 (utfall) och 2021 (budget) beräknas kostnaderna öka med drygt 30 procent samtidigt som</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>• Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för färdskrivarkort för förare föreslås öka från 100 kronor till 300 kronor</p> <p>Allmänt Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av dokumentet Beskrivning av avgiftsförändringar 2022 samt författningsförslaget. Sveriges Åkeriföretag koncentrerar sig i nedanstående remissvar särskilt på det förslag som har beröring med yrkesmässig godstrafik på väg.</p> <p>Om Transportstyrelsens remissmöte om avgifterna Sveriges Åkeriföretag vill tacka Transportstyrelsen för remissmötet som hölls den 31 augusti och som Transportstyrelsen bjöd in remissinstanserna till. Det var mycket värdefullt för Sveriges Åkeriföretag att få möjlighet att delta vid detta möte.</p> <p>Om principerna för Transportstyrelsens avgifter Det som tydligt framkom vid remissmötet var kritik av att det inte är tillräckligt transparent när det gäller hur avgifterna beräknas och därmed även hur förändringarna av avgifterna beräknas. Sveriges Åkeriföretag instämmer i den kritiken. En normal konsekvensanalys saknas för detta föreskriftsarbete. Detta är en stor brist. Det är i vissa fall relativt stora höjningar. Inflationen har under de senaste åren varit måttlig och har legat under Riksbankens mål med en årlig inflation om 2 procent. Löneavtalen sträcktes under pandemin ut för de flesta yrkeskategorier och kollektivavtal, så det kan inte vara det som motiverar höjningarna. Det är ett relativt klen försvar för avgifter – särskilt tillsynsavgifter, se avsnitt 1.2, – att hävda att även om en verksamhet inte har fått en motprestation i form av tillsyn för den avgift som den har erlagt, så har verksamheten ändå som en del i ett kollektiv fått något för avgiften genom att det ska anses att hela branschen, som verksamheten är en del av, får nytta av att Transportstyrelsen gör stickprov för att säkerställa att reglerna följs av andra företag. Just genom att erkänna att Transportstyrelsen endast gör stickprov, så får de facto inte varje verksamhet en individuell motprestation. Detta avgiftsuttag får då närmast formen av en skatt.</p> <p>Närmare om vissa av de föreslagna förändringarna av avgifterna Generellt motsätter sig Sveriges Åkeriföretag att avgifter ska höjas. Alla branscher har på ett eller annat sätt genomlidit och kämpat för sin överlevnad under pandemin, staten har betalat</p>	<p>intäkterna beräknas minska med cirka 8 procent. Följden av detta är att ett stort underskott har upparbetats, och för att leva upp till det krav som gäller för resultatbalans, det vill säga att vara i balans inom 3 – 5 år, måste Transportstyrelsen höja avgiften.</p> <p>Gemenskapstillstånd Tillhör samma produktgrupp som tillstånd för yrkesmässig trafik och är därför föremål för samma kostnadsökning respektive intäktssänkning.</p> <p>Förartillstånd för förare från tredje land Tillhör samma produktgrupp som tillstånd för yrkesmässig trafik och är därför föremål för samma kostnadsökning respektive intäktssänkning. Förartillstånd för förare från tredje land är en avgift med få inkommande ärenden, antalet ansökningar uppgår årligen endast till ett tiotal. Tillståndshandling kompliceras och fördröjas av att information måste inkrävas av myndigheter utanför gemenskapen.</p> <p>Undantag från föreskrifter om prov i yrkeskunnande Förändringen påverkar blivande trafikansvariga och tillståndshavare som söker undantag från att avlägga prov i yrkeskunnande för buss-, gods och taxitrafik. Vi bedömer att avgiftshöjningen på 3 300 kronor har en liten påverkan på brukarkollektivet. Detta eftersom det är en engångsavgift som tas ut av blivande trafikansvariga på området.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>ut stöd till vissa verksamheter, stöd som till exempel har kanaliseras genom Tillväxtverket. Problem nu är att uppfattningen i näringslivet är att nu ska staten – läs Transportstyrelsen – ta igen delar av det stöd som har erhållits.</p> <p>Nedan kommer Sveriges Åkeriföretag att kommentera vissa avgifter och de förändringar som föreslås. Kommentarer kommer att följa den numrering som finns i dokumentet Beskrivning av avgiftsförändringar 2022.</p> <p>I avsnitt 8.1.2 framför att avgiften för tillsyn av företag med trafik tillstånd enligt yrkestrafiklagen ska höjas. Avgiften är svår förståelig då det inte av 29 kap. 8 § närmare framgår vad som ingår i begreppet tillsyn av företag med trafik tillstånd. Det hade varit ett värde om det för tydlighetens skull hade framgått vad som särskilt avses.</p> <p>I avsnitt 8.2.3 beskrivs avgiftsuttag för tillståndsprövning när det gäller förarutbildning m.m. Det är för området relativt kraftiga höjningar. Det är förvånande med en så stor kostnadsökning, över 25 procent. från 9 500 till 12 000 kronor. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna stora höjning. Sveriges Åkeriföretag ställer därför frågan om detta är ett resultat av Transportstyrelsens arbete med de så kallade Omnibusförordningarna från EU-systemet samt det därmed följande arbetet med att nationellt arbeta fram bestämmelser för att, i båda fallen, tidsmässigt kunna förlänga vissa yrkeskompetenser, ett arbete som under pandemin har tillkommit för Transportstyrelsen. Denna typ av arbete ska inte belasta de som har tillstånd till att bedriva fortbildning för yrkeskompetens enligt lagen (2007:1157) om yrkeskompetensbevis. Detta är ett rent myndighetsarbete som i så fall måste finansieras via statsbudgeten.</p> <p>I avsnitt 8.2.4 beskrivs avgiftsuttag för ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik och gemenskapstillstånd. Även här är förslaget en kraftig höjning med nästan 60 procent, från 5 700 till 9 100 kronor, med enda motiveringen att Transportstyrelsen inte når full kostandsteckning. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna kraftiga höjning med endast den angivna motiveringen. Detta är oacceptabelt.</p> <p>I avsnitt 8.2.5 beskrivs avgiftsuttaget för ansökan om gemenskapstillstånd. Även här är den föreslagna höjningen 60 procent. Detta är lika oacceptabelt som för tillstånd till yrkesmässig trafik enligt avsnitt 8.2.4.</p>	<p>Färdskrivarkort</p> <p>Transportstyrelsen bedömning är att en höjning med 200 kronor över en femårsperiod inte bör ha en nämnvärd påverkan på den enskilde. Kostnaderna har fördubblats mellan år 2018 och budget 2021 främst på grund av ökade systemkostnader. Samtidigt minskar intäkterna med cirka 6 procent.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>I avsnitt 8.2.8 beskrivs avgiftsuttaget för förartillstånd för förare från tredjeländ. Här föreslår Transportstyrelsen en höjning, från 1 400 kronor till 4 500 kronor, en höjning med mer än tre gånger den nuvarande avgiften. Motiveringen är att Transportstyrelsen har kostnadsökningar och att man har lägre volymer. Vilka dessa kostnadsökningar är redovisas inte. Om det nu är så att Transportstyrelsen har lägre volymer, så måste ju Transportstyrelsen anpassa sin kostym efter hur volymerna förändras. Det kan då inte vara så att man helt plötsligt står med en för stor kostym. Det viktiga är att Transportstyrelsen följer "marknadsutvecklingen" av efterfrågan för denna typ av förartillstånd. Sveriges Åkeriföretag har svårt att förstå, trots pandemin, att volymerna så hastigt och dramatiskt skulle falla att man inte har möjlighet att sy in byxorna i tid och att man nu måste höja avgiften med mer än tre gånger. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna extremt kraftiga höjning.</p> <p>I avsnitt 8.2.15 beskrivs avgiftsuttaget för undantag från föreskrifter om bland annat prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik. Det är en mycket märklig prissättning att, när ett delprov endast kostar 640 kronor att genomföra hos Trafikverket, föreslå att ett beslut om undantag från kravet att genomföra provet ska kosta 4 500 kronor. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att det ska kosta närmare fyra gånger mer, alltså 4 500 kronor jämfört med dagens 1 200 kronor, att erhålla ett beslut om undantag att genomföra provet.</p> <p>I avsnitt 8.4.2 beskrivs avgiftsuttaget för färdskrivarkort. Det föreslås att avgiften per förarkort ska höjas från 100 kronor till 300 kronor. Det skäl som anges är att skapa balans mellan Transportstyrelsens intäkter och kostnader. Det man då kan fråga är om intäkterna har sjunkit och/eller kostnaderna har stigit? Det finns ingen redovisning av hur beräkningen har gjorts. En så enkel förklaring som till exempel att priset per "rå-kort" har stigit i inköpspris med en viss summa eller en viss procentsats, hade kanske kunnat förklara den föreslagna prishöjningen. Däremot duger det inte att enbart säga att man vill skapa balans mellan intäkter och kostnader. Transportstyrelsen ska ju även effektivisera sitt arbete. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna kraftiga höjning av priset för förarkort.</p> <p>Övrigt Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.</p>	
Hemavan Tärnaby Airport AB	Synpunkt gällande 6.9.2 Tillstånd för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (18 kap. 4 a § i ändringsföreskriften):	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Vi har förståelse för att förordningen (EU) 2017/373 ställer högre krav på både Er som myndighet och oss som leverantörer av flygtrafiktjänster. Det vore dock olyckligt att finansiera Era kostnader för bedömning av inkomna ändringsanmälningar genom att ta ut en avgift om 2200 kronor per anmälan. Detta kan komma att ha en direkt negativ påverkan på flygsäkerheten då en leverantör av flygtrafiktjänst istället avstår från att genomföra en förändring i sin helhet med anledning av den föreslagna avgiften. Vi föreslår istället att Transportstyrelsen överväger att höja årsavgiften för respektive tjänst. Detta för att inte kostanden för bedömning av ändringsanmälan ska vara en faktor som påverkar leverantören av flygtrafikledningstjänst vid genomförande av ändringar.</p>	<p>Avgiften för ändringsanmälan</p> <p>Vi noterar synpunkten angående den separata avgiften för ändringsanmälan. Genom att införa en separat avgift för ändringsanmälan istället för att inkludera den i årsavgiften var avsikten att skapa en större transparens i avgifterna. Det ger också leverantörer av flygtrafiktjänst en möjlighet att kunna påverka hur mycket de betalar i avgifter.</p>
South Lapland Airport	<p>Synpunkt gällande 6.9.2 Tillstånd för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (18 kap. 4 a § i ändringsföreskriften):</p> <p>Vi har förståelse för att förordningen (EU) 2017/373 ställer högre krav på både Er som myndighet och oss som leverantörer av flygtrafiktjänster. Det vore dock olyckligt att finansiera Era kostnader för bedömning av inkomna ändringsanmälningar genom att ta ut en avgift om 2200 kronor per anmälan. Detta kan komma att ha en direkt negativ påverkan på flygsäkerheten då en leverantör av flygtrafiktjänst istället avstår från att genomföra en förändring i sin helhet med anledning av den föreslagna avgiften. Vi föreslår istället att Transportstyrelsen överväger att höja årsavgiften för respektive tjänst. Detta för att inte kostnaden för bedömning av ändringsanmälan ska vara en faktor som påverkar leverantören av flygtrafikledningstjänst vid genomförande av ändringar.</p>	<p>Avgiften för ändringsanmälan</p> <p>Vi noterar synpunkten angående den separata avgiften för ändringsanmälan. Genom att införa en separat avgift för ändringsanmälan istället för att inkludera den i årsavgiften var avsikten att skapa en större transparens i avgifterna. Det ger också leverantörer av flygtrafiktjänst en möjlighet att kunna påverka hur mycket de betalar i avgifter.</p>
Svenska Transportföretagen	<p>Yttrande över förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter (dnr TSF 2021-54)</p> <p>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.</p>	<p>Generella synpunkter</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Omställning till fossilfritt flyg</p> <p>Enligt de principer vi har för våra avgifter betalar den som ansöker om ett tillstånd för handläggningstiden för tillståndsprövningen. Vi har i dagsläget inga definierade</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportföretagen motsätter sig höjda avgifter</p> <p>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 avgiftssättningen är transparent, tydlig och rättvis. Avgiftssättningen 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.</p> <p>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.</p> <p>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 finansierades via statens budget.</p>	<p>undantag för omställning till fossilfritt flyg som inte ska betala för handläggningen.</p> <p>Tillstånd för yrkesmässig trafik</p> <p>Transportstyrelsen följer dagligen utvecklingen i ärendebalansen och styr resurser för att skapa en rimlig balans. Trots detta kan det särskilt inför sommarsemestrarna bli längre köer än vad som är önskvärt.</p> <p>Tillstånd för biluthyrning</p> <p>Om volymerna ökar kraftigt så kommer Transportstyrelsen att sänka avgifterna.</p> <p>Dispenser</p> <p>Transportstyrelsen föreslår en avgiftsbeläggning av dispenser för fordon eftersom borttagandet av avgift från och med 2015 inte bara har lett till en stor ökning av dispensansökningar utan även till en försämrad kvalitet i underlag till ansökningar. Följden har blivit att TS lägger mycket tid på dessa ärenden vilket i sin tur innebär att stora kostnader har drabbat ett kollektiv som inte har någon direkt nytta av denna motprestation.</p> <p>Beslut Transportstyrelsen</p> <p>Transportstyrelsen har efter remitteringen beslutat att införa en tillsynsavgift för taxiförare till 1 januari 2023 istället för till 1 januari 2022.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Flygbranschen</p>	<p>Drivmedel Kravet på Transportstyrelsens avgifter är att de ska uppnå full kostnadstäckning, inklusive ackumulerade över- eller underskott, inom en 3-5 årsperiod. På grund av det upparbetade underskottet finns det i dagsläget ingen möjlighet att nå full kostnadstäckning utan att avsevärt höja avgifterna. Transportstyrelsen förstår att framförallt småföretagare är känsliga för kostnadsökningar, men myndigheten har inte rätt att beräkna avgiftsnivåer utifrån företags bedömda betalningsförmåga.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>möjliggöra företag att genomföra omställningen. Vi ser inte att Transportstyrelsen tagit höjd för detta i liggande avgiftsförslag.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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?</p> <p>Lägg därtill kostnader på grund av flygskatten som lämnats orörd under pandemin, EU:s handel med utsläppsätter (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.</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Godstrafik väg</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Taxi</p> <p>Vad gäller taxinäringen, en bransch som är svårt påverkad av Coronapandemin, föreslås ett antal avgiftshöjningar och en avgiftssänkning; avgiften för registrerings skylt 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.</p> <p>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</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>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.).</p> <p>Vi vill även uppmantra 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.</p> <p>Sveriges Bussföretag</p> <p>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, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras med avgifter.</p> <p>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</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>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.</p> <p>Övrig tillsyn, tillståndsprövningar och andra prövningar</p> <p>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.</p> <p>Transportföretagen avstyrker avgiftshöjningarna då det redan finns en rad regleringar som har inneburet 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.</p> <p>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.</p> <p>Återigen anser Transportföretagen att det finns goda skäl att ifrågasätta finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet med avgifter istället för med anslag från över statsbudgeten.</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
LFV	<p>Luftfartsverket (LFV) har tagit del av remissunderlag och inkommer härmed med yttrande på det förslag som Transportstyrelsen har lämnat på ändring av avgifter på luftfartsområdet rörande flygtrafiktjänst.</p> <p>För LFV innebär Transportstyrelsens förslag på avgifter som är ute på remiss i flera fall kraftigt höjda avgifter, totalt förväntas en kostnadsökning på ca 10 %. Dessutom föreslås en ny avgift kopplat till ändringsanmälningar, denna avgift bedöms stå för en stor del av den kostnadsökning som föreslås. LFV anser att det inte är lämpligt att Transportstyrelsen höjer avgiftsuttaget från leverantörer av flygtrafiktjänst baserat på de mål för kostnadseffektivitet som ställs av EU-kommissionen i systemet med prestationsplaner.</p> <p>LFVs ekonomi styrs till stor del av de prestationsplaner som fastställs av EU-kommissionen för undervägs- och terminalavgifter i femårsperioder där vi nu är inne i den tredje referensperioden (2020-2024). LFV har begärt ersättning för kostnader baserat på den nivå som gällt under 2020-2021. Under perioden ställs krav på sänkta kostnader för leverantörer av flygtrafiktjänst på mellan 3 och 6 % per år och LFV förutsätter därmed att Transportstyrelsens avgifter utvecklas i linje med EUs krav på kostnadseffektiviseringar under kommande år snarare än att öka.</p> <p>LFV vill dessutom åter påtala att man önskar att Transportstyrelsen visar en samlad bild av den totala förändringen under en flerårsperiod. Att föreslå och fastställa avgifter ett år i taget omöjliggör långsiktig planering i förhållande till det avgiftssystem som reglerar stora delar av LFVs intäkter.</p>	<p>Ändringsanmälan</p> <p>Vi noterar synpunkten angående avgiften kopplat till ändringsanmälan. De nya kraven angående ändringsanmälan innebär att en ökad resursåtgång som vi är ålagda att ta betalt för. Genom att införa en separat avgift för ändringsanmälan istället för att inkludera den i årsavgiften var avsikten att skapa en större transparens i avgifterna. Det ger också leverantörer av flygtrafiktjänst en möjlighet att kunna påverka hur mycket de betalar i avgifter.</p> <p>Långsiktig plan för avgifter</p> <p>Vi strävar efter att hålla avgifterna stabila över tid och endast genomföra förändringar när vi finner det nödvändigt och när vi annars skulle riskera att bygga upp ett långsiktigt under- eller överskott. Strävan är hela tiden att bedriva en så effektiv verksamhet som möjligt. Det är dock svårt att lägga en långsiktig plan för avgifterna då de bl.a. påverkas av hur omfattande insatser vi måste göra utifrån de regelverk som finns och de rekommendationer som kan komma i samband med externa revisioner från EASA. Detta medför att förändringar i regelverk och rekommendationer som en följd av externa revisioner påverkar volymen av vår tillsyn, och därmed våra kostnader.</p>
Skärgårdsredarna	<p>Först vill vi från Skärgårdsredarna tacka för att vi beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss.</p> <p>Att man ibland måste göra prisjusteringar i nivå med vedertagna index, för att hamna i ekonomisk balans är väl inget konstigt och det kan man också ha förståelse för, även om man</p>	<p>Generella synpunkter om branschens ekonomiska situation efter Corona</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>som kund aldrig vill se några prisökningar.</p> <p>Ibland kan tillfället vara bättre eller sämre och det är klart att efter två säsonger med pandemi i en drabbad bransch som Skärgårdsredarna, är alla prishöjningar av ondo och extra känsliga. Den kommersiella trafiken är kanske hårdast drabbad och vissa fartyg har helt legat still under två säsonger, men underhåll och skötsel tar inte paus på samma sätt.</p> <p>Det som jag uppfattar våra medlemmar störs mest av, är att de beräknade kostnadsminskningar som skulle uppstå när man gick in i de nationella föreskrifterna och egenkontrollen till stora delar uteblivit. Detta har gjort att de totala kostnaderna med egenkontrollen inkluderat, stigit och i ett sådant läge är man extra känslig för kostnadshöjningar från myndigheten. Även om man nu släpper de flesta restriktionerna och förhoppningsvis har vi klarat oss igenom pandemin, så är den inte helt över. Ekonomin för våra medlemmar är inte återställd och vi får nog räkna med en bra stund till innan vi kan räkna med passagerarsiffror i paritet med innan pandemin. Skärgårdsredarna är ju också beroende av säsonger både när det gäller den upphandlade trafiken och den kommersiella och årets säsong är redan förbi. Summerat kan man säga att vi kan ha förståelse för en viss justering av priserna, men tycker inte att tidpunkten är rätt, låt oss komma på fötter först.</p>	
Svensk Sjöfart	<p>Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss. FSS är väl medvetna om att denna remiss avser den del av Transportstyrelsens (TS) verksamhet som är just avgiftsfinansierad. Likt förra årets remissvar som FSS lämnade inför 2021 års avgifter, vill vi dock understryka vikten av att den anslagsfinansierade delen av TSs verksamhet inte bara vidmakthålls utan också utvecklas i takt med branschen.</p> <p>Vad gäller årets förslag, har FSS och våra medlemsrederier svårt att förstå både bakgrund och konsekvenser. Delegeringen är mycket viktiga för FSS. I remissen står att "I syfte att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi därför att avgifterna höjs. För att ge berörda avgiftsbetalare möjlighet att anamma de ökade kostnaderna föreslås det att avgiftshöjningen fördelas över flera år." Frågan är då självfallet hur stor den totala kostnadsökningen kommer bli och vad som inträffat eftersom avgifterna kring delegeringen sänktes 2018. I remissen föreslås avgiften för fullständig delegerad tillsyn för lastfartyg över 4 999 brutto höjas från 17 000 kr till 36 000 kr. FSS kan inte stå bakom denna höjning utan att förstå varför. Om det dessutom bara är en början på fler höjningar, är det oacceptabelt. Det är givetvis skäligen att höja avgifter</p>	<p>Avgiftsnivå i samband med delegerad verksamhet</p> <p>Där har det blivit ett fel i remissmaterialet. Avgiften som omnämns är idag inte 17 000 kr utan 30 000 kr.</p> <p>Transportstyrelsen prövar frågor och ansvarar för beslut avseende rätten för utländska fartyg att anses som svenska och föra svensk flagg. I samband med övertagandet av denna skyldighet från Sjöfartsverket fanns inte möjlighet för Transportstyrelsen att ta ut avgifter för ärendetypen eftersom det saknades möjlighet för Transportstyrelsen att ta ut avgift. Detta fick till följd att Transportstyrelsen inte kunde leva upp till riksdagens beslut om grundprincipen att myndighetens verksamhet i form av registerhållning ska</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>om dessa legat stilla ett antal år, men här är det frågan om något annat – vad? På samma vis saknas förståelsen för bakgrund och konsekvenser av förslaget att höja avgiften från 0 kr till 12 000 kr "För bifall, efter ansökan om att visst fartyg ska få föra svensk flagg, ska en avgift tas ut om den sökande är en juridisk person."</p> <p>FSS är alltid remissinstans för de frågor som TS jobbar med som relaterar till handelssjöfarten. Vidare deltar FSS nära alltid på TSs s.k. förmöten inför olika internationella möten. De "vanliga remisserna" från TS samt underlagen inför internationella förhandlingar uppfattar FSS alltid vara mycket genomarbetade. Remisserna följer en mall där bl.a. konsekvenserna för olika intressenter framgår. FSS föreslår och önskar att TS årliga avgiftsremiss följer denna mall. FSS uppfattar en ryckighet som inte alls är bra då rederier söker långsiktighet i valet av land och flagga för sin verksamhet resp. fartyg.</p> <p>Mot bakgrund av ovan samt att sjöfarten fortsatt har det mycket besvärligt med återhämtningen från Corona, står FSS inte bakom de föreslagna förändringarna.</p>	<p>finansieras av avgifter som tas ut av de kollektiv som verksamheten vänder sig mot. Det fick även till följd att kostnaderna för ärendetypen belastade anslagsposten verksamhet som inte finansieras med avgifter. I av Transportstyrelsen genomförd konsekvensbedömning har sålunda ovanstående tagits hänsyn till.</p> <p>Beträffande avgifter för ärendetypen ansökan om att få föra svensk flagg, kan även följande noteras. Myndighetens hantering av ärendetypen inleds med dialog mellan Transportstyrelsens jurister vid sektionen för inskrivning och register och den part som avser ansöka om beslut att få föra svensk flagg. Dialogen pågår under längre tid och medför omfattande stöd till sökanden, såtillvida att nödvändiga, för ärendetypen, handlingar diskuteras. Handlingsunderlaget i förevarande ärendetyp är inte sällan mycket komplext. Efter att ärendet inkommer till Transportstyrelsen omhändertar handläggare inkomna handlingar och inkomststämplar dessa. Därefter lägger handläggaren upp ärendet i ÄHS2 (ett IT-baserat diariesystem) och kontrollerar att ansökan om att få föra svensk flagg är komplett. I det fall ärendet är komplett skriver handläggaren ut underlag för beslut och skapar fakturaunderlag, samt överlämnas ärendet till beslutsfattare. Den senare kontrollerar att underlaget för beslut är komplett, beslutar i ärendet, godkänner fakturaunderlaget och lämnar över ärendet till handläggaren. Därefter iordningsställer handläggaren akten för arkivering och expedierar handlingar. Detta upptar sålunda en stor mängd tid och driver kostnader.</p> <p>Generella synpunkter avsaknad av konsekvensutredning och branschens ekonomiska situation efter Corona.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>
<p>Drivkraft Sverige</p>	<p>Sammanfattning Drivkraft Sverige har följande synpunkter på förslaget till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.</p> <p>Drivkraft Sverige menar att avgiftshöjningar givet de samhälleliga målen men också givet den situation industrin befinner sig i under rådande pandemi inte bör genomföras. Vägtrafiken är det trafikslag som även får störst förändring i procent (+17%). Detta samtidigt som branschen aktivt arbetar med att implementera färdplanen för fossilfrihet.</p> <p>Under följande avsnitt i Beskrivning av avgiftsförändringar har Drivkraft Sverige synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8.1.5 Avgifter för tillsyn av återföring av bensinångor - 8.2.1 Undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel <p>Tillsyn och kontroll Under avsnitt 8.1.5 Avgifter för tillsyn av återföring av bensinångor så har Drivkraft Sverige synpunkter kopplat till tydlighet rörande omfattning. Tas årsavgiften ut per bolag eller per station? Om det är per station så bör det tydliggöras att det endast tillkommer en fast avgift ifall en drivmedelsstation ska genomgå tillsyn under året. Det vore orimligt att ta ut tillsynsavgifter utan att bedriva tillsyn. Om denna avgift tas ut per bolag så kan den fasta avgiften kvarstå, om avgiften omfattar per station bör detta omformuleras till en startavgift vid tillsyn på plats istället för en årsavgift per station. Enligt lagkrav så kontrollerar redan majoriteten av bolag sin gasåterföring via ackrediterade företag. Syftet kan väl inte vara dubbelkontroll. Vi ställer oss också frågande till vad syftet är med den insamlade informationen. Viktigt att säkra så att inte både dubbelkostnader och dubbelarbete skapas. Utöver detta genomförs även egenkontroller av gasåterföringssystemen. Således ställer vi oss frågande till syftet med den ökade avgiften och dess mervärde för branschen.</p> <p>Tillståndsprovningar och andra provningar Under avsnitt 8.2.1 Undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel så ställer vi oss frågande till den kraftiga ökningen av avgiften rörande ansökan. Vi ställer oss frågande till vad</p>	<p>Bensingasåterföring</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Årsavgiften tas ut av den som är innehavare av tillstånd enligt 16 § lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor, därför går det inte att säga att det vare sig är per station eller bolag. 2. Transportstyrelsen har det övergripande tillsynsansvaret för att regelverket för återföring av bensinångor följs. En del i tillsynen är bland annat att kontrollera att provningen av systemet utförs av ett provningslaboratorium som är ackrediterat för uppgiften. 3. Årsavgiften i sig bedöms inte att leda till något dubbelarbete. Vi förstår inte vad som åsyftas med "den insamlade informationen". 4. Ja det stämmer att egenkontroller ska genomföras. Detta är även något som följs upp i Transportstyrelsens tillsyn. <p>Förnybara drivmedel Kravet på Transportstyrelsen avgifter är att de ska uppnå full kostnadstäckning, inklusive ackumulerade över- eller underskott, inom en 3-5 årsperiod. På grund av det upparbetade underskottet finns det i dagsläget ingen möjlighet att nå full kostnadstäckning utan att avsevärt höja avgifterna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>denna höjning baseras på samt vilka åtgärder som transportstyrelsen genomfört för att öka sin effektivitet i denna hantering.</p>	
<p>OSM Aviation Academy</p>	<p>OSM Aviation Academy tackar Transportstyrelsen för möjligheten att kommentera de föreslagna förändringarna gällande Transportstyrelsens avgifter för år 2022.</p> <p>Som vi alla vet har flygbranschen drabbats hårt av COVID-19 pandemin främst genom många och hårda reserestriktioner och rekommendationer på nationell och internationell nivå. För oss som flygskola så har vi tacklat utmaningar gällande teori och flygundervisning för att kunna genomföra smittsäker flygutbildning i linje med myndigheters anvisningar.</p> <p>Till skillnad från flygbolag som opererar med transport av passagerare och frakt som främsta affärsområde så drabbades inte vi som flygskola av en abrupt förlust av kunder i och med de reserestriktioner som införts i olika omgångar. Elever i träning fortsatte att genomföra sin träning. Vår utmaning kommer i bakkant av pandemin då vi har märkt en ökad svårighet att rekrytera elever och genomföra antagningsprov.</p> <p>Med anledning av detta vill belysa det olämpliga i avgiftshöjningar inom flygutbildningsområdet för år 2022. På grund av nedskärningar för att tackla ett minskat elevantal har flertalet instruktörer blivit tvungna att lämna sina tjänster flertalet anpassningar inom verksamheten har fått göra för att hantera det minskade inflödet av elever.</p> <p>Vi vill vara tydliga med att OSM Aviation Academy inte vänder sig emot den generella principen att Transportstyrelsens avgiftsuttag ska täcka de kostnader myndigheten har. Vi noterar att avgifter för nytillkomna utbildningar så som Avancerad UPRT, APS MCC har lagts till i regelverket vilket vi ser som naturligt. Priserna för dessa överstiger dock avsevärt andra likartade utbildningar så som tillstånd för avancerad flygning och MCC.</p> <p>Vårt att notera är också att prismodellen för återkommande utvärdering av simulatorer har förändrats till det bättre med tydlig ekonomisk fördel för de organisationer som kan uppnå ett längre tillsynsintervall. Vi ställer oss dock frågande till att inte kostnaden för tillsyn vartannat år har sänkts. Detta då den nya modellen bör innebära mindre arbete för myndigheten då större ansvar gällande rapportering och dokumentation läggs på organisationer godkända för tillsyn vartannat år.</p> <p>Vi hoppas att Transportstyrelsen beaktar våra kommentarer ovan och i ljuset av den situation</p>	<p>Generella synpunkter angående branschens ekonomiska situation efter Corona</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p>Avgiftsnivåer för utbildning och simulatorer</p> <p>Vår bedömning av resursåtgången för tillsyn av de nya kurserna är att de motsvarar de avgifter vi föreslagit.</p> <p>De nuvarande avgifterna har inte fullt ut täckt de kostnader vi har haft för tillsynen av simulatorer. Vår bedömning är att våra kostnader för tillsyn vid ett längre tillsynsintervall motsvarar våra nuvarande avgifter. Genom den föreslagna modellen kan de operatörer som kan ha längre tillsynsintervall undvika avgiftshöjningar.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	som vi och andra utbildningsorganisationer befinner sig i väljer att inte gå vidare med avgiftshöjningar för år 2022.	
<u>Tågföretagen</u>	Inga synpunkter.	
<u>Sveriges Kommuner och Regioner</u>	<p>Sammanfattning Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att Transportstyrelsen i sin utredning och sina förslag inte nog beaktat pandemins fortsatt negativa påverkan på luftfarten. SKR anser att Transportstyrelsen borde haft en dialog med regeringen kring avgifterna utifrån de extraordinära förhållanden som nu råder och begärt om anstånd med en höjning, innan man valt att gå fram med detta förslag.</p> <p>Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter Transportstyrelsen har inför 2022 lagt fram förslag på avgiftsförändringar som innebär en ökning av avgifter från luftfarten med hela 5 %. Det hade varit önskvärt att Transportstyrelsen i sitt underlag gjort en konsekvensanalys av hur pandemin påverkat de ekonomiska förutsättningarna och utifrån det värderat om det är rimligt att höja avgifterna i det extra ordinära läget vi befinner oss i. Pandemin påverkar inte minst luftfarten och den ekonomiska situationen är pressad. Intäkterna för de regionala flygplatserna är fortfarande 65 % lägre än före pandemin och åtta saknar fortfarande helt trafik. Transportstyrelsen borde istället haft en dialog med regeringen och begärt om anstånd med att höja avgifterna.</p>	<p>Generella synpunkter angående branschens utsatta läge och avsaknad av konsekvensutredning När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>
<u>Svenska Regionala Flygplatser</u>	<p>Svenska regionala flygplatser (SRF) motsätter sig ökning av avgifterna för Luftfarten för 2022. Hela flygbranschen och inte minst de regionala flygplatserna är fortsatt hårt ansträngda av pandemins effekter och kommer vara så under 2022. Vissa enskilda flygplatser riskerar till och med nedläggning av verksamheten. Ytterligare kostnadsökningar riskerar därför försvåra flygplatsernas möjligheter att återta en mer normal flygverksamhet.</p> <p>Transportstyrelsens (TS) förslag om ändrade avgifter (diarienummer TSF 2021-54) avser ett större antal avgiftsförändringar inom luftfartsområdet från 1 januari 2022. Avgifterna ökar i snitt med 5 % till totalt ca 157 milj kr och omfattar obemannade luftfartygssystem, luftfartygsregistret, luftvärdighet, verkstäder, certifikat och andra personliga behörigheter,</p>	<p>Generella synpunkter avsaknad av konsekvensutredning När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>utbildningsorganisationer, flygoperatörer, flygplatser, flygtrafiktjänst samt luftfartsskydd.</p> <p>TS anger att syftet med avgiftsökningarna är: "för att avgifterna på ett bättre sätt ska spegla våra faktiska kostnader så att kostnadstäckning uppnås." Vid det remissmöte TS arrangerade den 31 augusti framgick att TS ej gjort någon konsekvensanalys av pandemins effekter för de olika transportslagen och inte minst för luftfarten som drabbats extra hårt inom transportsektorn. Vid remissmötet angav TS att man visserligen var medvetna om att pandemin drabbat luftfarten, om ej i vilket utsträckning, men menade att om inte avgifterna höjs 2022, kommer de behöva höjas än mer 2023 och framåt.</p> <p>SRF vill understryka den exceptionella situation som luftfarten, och inte minst de regionala flygplatserna, befinner sig i till följd av pandemin. För 2020 tappade de regionala flygplatserna ca 87 % av sina flygrörelser och därmed motsvarande del av sina intäkter. Även för 2021 första åtta månader har de regionala flygplatserna tappat ca 65 % av sina flygrörelser och därmed motsvarande del av sina intäkter, sedan pandemin startade i mars 2020. Åtta flygplatser står fortfarande, 18 månader in i pandemin, helt utan flygtrafik och i praktiken helt utan intäkter.</p> <p>SRF har vid upprepade tillfällen vädjat till regeringen om akuta stödåtgärder. För 2020 tillsköt regeringen 100 miljoner men som bara gick till 22 av våra 33 medlemsflygplatser. Trots upprepade vädjanden till regeringen har det för 2021 inte tillförts några stödåtgärder.</p> <p>Alla tillgängliga prognoser säger att återhämtningen efter pandemin kommer ta tid för luftfarten. Att då för år 2022 höja avgifterna för våra flygplatser riskerar bara förvärra en redan utsatt situation. Då TS föreslår avgiftsökningar även för övriga aktörer inom luftfarten, riskerar det i sin tur drabba våra flygplatser indirekt. Ökade avgifter för flygbolag, flygtrafikledning eller andra aktörer, innebär troligtvis att dessa aktörer får göra besparingar och även höja biljettpriserna. Det försvarar då för flygbolagens möjligheter att utöka eller återuppta flyglinjer.</p> <p>SRF vädjar till Transportstyrelsen att inte alls höja några avgifter för luftfarten. SRF bedömer det möjligt att TS till regeringen kan anhålla om anstånd från höjningar av avgifter för 2022.</p>	
BIL Sweden	<p>BIL Sweden har inbjudits till att svara på rubricerade remissförslag. Våra kommentarer gäller enbart förändringarna i delen om vägtrafik som berör BIL Swedens</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>medlemsföretag och som beräknas träda i kraft 1 januari 2022. Kommentarerna listas kursivt enligt nedan efter respektive område inom vägtrafik som berörs av kostnadsjusteringar.</p> <p>Undantag från regler om fordon. Dispenser. Från 0 till 3 000 kr. BIL Sweden är av åsikten att avgiftsfrihet är orealistiskt medan 3 000 kr är för högt per sökning. Ert förslag är utformat så att en slutserieansökan för exempelvis lampor i kombination med en ansökan om avgasemissioner debiteras med 3 000 + 3 000 = 6 000 kr. Vi gör bedömningen att på sikt kan en utbalanserad medelkostnad runt 1 500 – 2 000 kr per ansökning ses mer realistisk än de nu begärda 3 000 kr.</p> <p>Ansökan om Enskilt EU-Godkännande. Från 0 till 1.400 kr/timme. Bifall Dubblett av regbevis. Från 50 till 150 kr. Bifall Färdskrivarkort. Från 100 till 150 kr. Bifall Ny registreringsskylt. Från 80 till 62 kr. Bifall Vägtrafikregisteravgift. Från 65 till 75 kr. Bifall Årsavgift för teknisk tjänst. Från 0 till 15 000 kr Berör de företag som använder TS för att få sina system eller fordon EU-typgodkända. Huruvida avgiften är realistisk kan bara bedömas utifrån hur motsvarande årsavgifter ser ut i övriga EU-länder.</p> <p>Startavgift för typgodkännande. Från 0 till 4 900 kr Hör ihop med ovanstående, och får bedömas utifrån övriga EU-länders debiteringsbild</p> <p>Tillstånd för yrkesmässig trafik. Från 5 700 till 9 100 kr. Inga synpunkter Tillstånd för biluthyrning. Från 1 700 till 2 700 kr. Inga synpunkter</p>	<p>Dispenser</p> <p>Transportstyrelsen föreslår en avgiftsbeläggning av dispenser för fordon eftersom borttagandet av avgift från och med 2015 inte bara har lett till en stor ökning av dispensansökningar utan även till en försämrad kvalitet i underlag till ansökningar. Följden har blivit att Transportstyrelsen lägger mycket tid på dessa ärenden vilket i sin tur innebär att stora kostnader har drabbat ett kollektiv som inte har någon direkt nytta av denna motprestation. Slutserieansökan gäller ofta för ett stort antal fordon och därför bedömer vi att den genomsnittliga kostnaden per fordon är låg.</p> <p>Typgodkännande</p> <p>Kravet på Transportstyrelsen innebär att under en period på 3 – 5 år uppnå balans mellan intäkter och kostnader, så kallad full kostnadstäckning, oavsett hur en jämförelse med avgiftsnivån hos motsvarande myndigheter i Europa utfaller. I den föreslagna årsavgiften kommer det att ingå vissa moment som Transportstyrelsen för närvarande debiterar löpande timtaxa för och därför anser vi inte att det är fullt rättvisande att jämföra den föreslagna avgiften 15 000 kr med 0 kr.</p>
<p>Näringslivets regelnämnd/NNR</p>	<p>Näringslivets Regelnämnd NNR har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;</p> <p>Bakgrund</p> <p>Transportstyrelsens uppgifter, tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning finansieras genom avgifter. De avgifter som tas ut går till statskassan och Transportstyrelsen tilldelas</p>	<p>Generella synpunkter</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>istället ett anslag varje år. Transportstyrelsen reviderar årligen avgifterna i syfte för att uppnå självkostnadstäckning och ett ändamålsenligt avgiftsuttag och föreslår nu nya avgifter för trafik på väg, järnväg, luft- och sjöfart.</p> <p>Transportstyrelsens principer för avgiftsuttag och kostnadsfördelningar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den som betalar en avgift ska kunna se vad han/hon betalar för. • Alla som ingår i ett kollektiv får betala en årlig avgift men det utförs bara tillsyn av vissa företag under året. Hela branschen anses få nytta av att Transportstyrelsen gör ett stickprov. • Kostnaden för en specifik grupp av företag styrs bl.a. av - typ av verksamhet, - typ av fordon, - spårlängd, - vikt och - antal tillstånd. • Avgifterna bygger på den tid som läggs ner och kostnaderna inom respektive område. Varje medarbetare redovisar all sin tid. • Gemensamma kostnader såsom lokalkostnader, ekonomi-, juridik-, arkiv- och personalfunktioner fördelas efter den arbetstid som är direkt kopplad till en ärendetyp. • Transportstyrelsen arbetar mycket med uppföljning av sina kostnader. • Transportstyrelsen arbetar ständigt med förbättringar och effektiviseringar med målet att löpande genomföra kostnadsbesparingar. <p>Transportstyrelsen förklarar att avgiftsförslaget till år 2022 inte är resultatet av en mer genomgripande översyn, som genomförs vart tredje år.</p> <p>Kostnadsuppföljning</p> <p>I remisspromemorian framgår att Transportstyrelsen arbetar mycket med uppföljning av kostnader och tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna avser rätt område och rätt avgiftsbetalare. För att öka transparensen och förtroendet för tillsyns- och tillståndsverksamheten från företagets sida behövs en redovisning i promemorian av myndighetens kostnader. Redovisningen behöver omfatta mer än de totala kostnaderna per trafikslag. Även enskilda kostnadsposter inom enskilda verksamhetsenheter behöver framgå. Kostnadsposternas utveckling inom myndigheten behöver också kunna följas över tid. Remisspromemorian skulle behöva kompletteras med denna information för att utgöra ett fullgott underlag för beslut om avgifterna. Det finns ett behov av att kunna verifiera att myndighetens resurser används på effektivast möjliga sätt och för detta behöver man kunna jämföra olika enheters kostnader med varandra.</p> <p>Avgiftsnivåer</p>	<p>Vägtrafikregisteravgiften</p> <p>Avgiftshöjningen beror delvis på att Transportstyrelsen arbetar med att utveckla ett nytt VTR, detta är en är prioriterad aktivitet inom myndigheten, vilket innebär stora investeringar kommande år. För att uppnå full kostnadstäckning ser vi därför att vi behöver höja avgiften.</p> <p>Riskbaserad tillsyn</p> <p>Transportstyrelsens tillsyn styrs av gällande regelverk inom varje givet området. Myndigheten har dock ambitionen att i högre utsträckning arbeta med riskbaserad tillsyn. Exakt hur en riskbaserad tillsyn ser ut och bedrivs varierar mellan olika områden och det finns därför inga möjligheter att lämna ett generellt svar.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>NNR noterar att många avgifter avses höjas men finner det naturligtvis positivt att Transportstyrelsen föreslår sänkta avgifter på vissa områden. NNR menar samtidigt att sänkningar från en redan hög och eventuellt omotiverat hög nivå kan resultera i fortsatt för höga avgifter. För att kunna konstatera att de föreslagna avgifterna är på rätt nivå behövs ytterligare underlag, menar NNR.</p> <p>För att åstadkomma ökad transparens anser NNR att Transportstyrelsen i sina underlag också behöver redovisa en resultaträkning per år för varje område som noggrant visar myndighetens nedlagda kostnader i förhållande till de intäkter man haft för respektive avgift.</p> <p>Luftfart och Järnväg Inom luftfart föreslås avgiftsjusteringar inom olika områden. Luftfarten är en internationell verksamhet och det är nödvändigt att jämföra förslagen med avgifterna i andra länder. NNR kan dock inte finna någon som helst jämförelse med avgiftsstrukturer eller avgiftsnivåer i andra europeiska länder. En sådan jämförelse behövs för att kunna bedöma avgifternas konsekvenser för de svenska företagens konkurrenskraft.</p> <p>NNR menar att det exempelvis inom luftfartsområdet finns modeller för finansiering av tillsyn i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företagen. NNR efterfrågar en redovisning av vilka överväganden som har gjorts angående alternativa lösningar, istället för den modell som finns idag.</p> <p>NNR anser med anledning av ovanstående att Transportstyrelsen bör göra ett mer djupgående arbete som kan ge ett bättre underlag för en jämförelse av avgiftsnivåerna i omvärlden i förhållande till de som svenska företag behöver betala. Då det även inom järnvägsområdet finns omfattande internationella inslag och den europeiska järnvägsmarknaden blir alltmer avreglerad och gemensam bör det jämförande arbetet också inkludera järnvägsområdet. En viktig del i arbetet bör också vara att hitta lösningar som snarare bidrar till att förstärka de svenska företagens konkurrenskraft än att försvaga denna. I arbetet bör därför ingå att titta närmare på de alternativa lösningar för tillsyn m.m. som används i andra länder och som innebär lägre kostnader för berörda branscher i dessa länder och därmed bättre konkurrensförutsättningar för dessa, och sedan utreda om dessa skulle vara möjliga också i Sverige.</p> <p>När det gäller alternativa lösningar skulle NNR också gärna se en utredning av vilka</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>konsekvenserna skulle bli av ett införande av efterhandsdebitering på något eller några områden. Detta vore av intresse för berörda branscher och för Transportstyrelsen då fördelarna med efterhandsdebitering av tillsyn nyligen har uppmärksammats av Regeringen. NNR avser införandet genom lag av obligatorisk efterhandsdebitering vid livsmedelskontroll.</p> <p>Vägtransport Transportstyrelsen föreslår en höjning av vägtrafikregisteravgiften med 10 kronor eftersom man bedömer att avgifterna inte täcker myndighetens kostnader för hållande av registret. Ingen redovisning av myndighetens kostnader görs (annat än en allmän hänvisning till ökade IT-kostnader för säkerhet och drift) och därmed är det omöjligt för remissinstanserna att bedöma relevansen i höjningen samt möjligheterna till ökad effektivitet i registerhållningen, som alternativ till höjda avgifter. Dessutom må 10 kronor förefalla en liten höjning i nominellt belopp men behöver sättas i relation till den nu gällande avgiften per fordon, som är 65 kronor. Det handlar alltså om en 15 procentig höjning av avgiften. En 15 procentig höjning är så pass stor att den bör föranleda överväganden om effekter, särskilt med tanke på att föregående avgiftsjustering (år 2019) handlade om en 30 procentig höjning av samma avgift. Det enda som sägs i detta avseende är att en höjning med 10 kronor "har en minimal påverkan på brukarkollektivet".</p> <p>Riskstyrning Transportstyrelsen skriver i föreskriftsförslaget (sidan 10, första stycket) att "Årsavgiftens storlek bestäms av det tillsynsbehov (normalt eller lågt) som Transportstyrelsen fastställer vid en riskklassificering i slutet av varje löpande 24 månaders tillsynsperiod. Klassificeringen baseras på fasta kriterier". NNR tolkar detta som att Transportstyrelsen ser att ett starkt fokus på risk i samband med tillsyn skulle kunna leda till en effektivare tillsynsverksamhet med högre transportsäkerhet som resultat. En ökad effektivitet i tillsynsarbetet menar NNR har potential att leda till minskade kostnader för Transportstyrelsen och därmed lägre avgifter. Med riskstyrning avser NNR att företag som på olika sätt visar att de bedriver en seriös verksamhet ska få mindre kontroll samtidigt som andra företag får mer.</p> <p>En riskstyrd tillsyn kan också ta hänsyn till information från annan tillsyns- eller tillståndsverksamhet inom samma eller närbesläktad myndighetsverksamhet. NNR skulle vilja ta del av vilka informationskanaler, vid sidan om den egna tillsynsverksamheten, som utnyttjas för att styra kontrollen dit den gör störst nytta. En redovisning av sådan kunskapsinhämtning skulle kunna bidra till remissinstansernas möjlighet att bedöma</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>effektiviteten i tillsynsverksamheten och relevansen i avgiftsuttaget.</p> <p>Eftersom tillsyn handlar om att bedöma verklighetens överensstämmelse med ett teoretiskt regelverk måste det finnas en medvetenhet om att olika bedömningar av likartade omständigheter kan förekomma. Förekomsten av dessa olikheter behöver minimeras och NNR menar att Transportstyrelsen bättre behöver redovisa ett strukturerat arbete med att uppnå största möjliga samsyn mellan olika handläggare inom myndigheten. Med största möjliga likhet i bedömningar bör också den upplevda olikheten i handläggningseffektivitet i relation till avgiften, minska. Konsekvensutredningen behöver kompletteras på denna punkt.</p> <p>Slutsats Med anledning av bristerna i underlaget anser NNR att Transportstyrelsen behöver göra en kompletterande konsekvensutredning för förslagen.</p>	
Trafikförsäkringsföreningen	Inga synpunkter	
SSAB	SSAB önskar hänvisa till Näringslivets Transportråds (NTR) remissyttrande (se bilaga), vilket SSAB ställer sig bakom.	
SAS	<p>SAS vill inleda med att tacka Transportstyrelsen för möjligheten att delta vid de dialogmöten som hållits med anledning av förslaget till avgiftsförändringar 2022.</p> <p>Pandemin har drabbat flygbranschen hårt och som flygbolag har vår verksamhet sedan mars 2020 varit kraftigt begränsad av de många reserestriktioner och i vissa fall rena flygförbud som införts i Sverige och omvärlden. Redan hösten 2020 hoppades SAS som många andra att pandemin var på väg bort och att vi kunde se fram emot en starkare vinter. Ett år senare ser vi tyvärr att restriktionerna kommit att kvarstå och nu lamslagit stora delar av flygtrafiken i såväl 2020 som 2021. Vi kan även redan nu konstatera att delar av dessa restriktioner i någon form kommer att kvarstå även i 2022. Med anledning av detta ser vi alvarligt på att Transportstyrelsen, läget till trots, nu väljer att föreslå ett flertal avgiftshöjningar för flyget.</p> <p>SAS ifrågasätter inte Transportstyrelsens generella princip för avgiftsuttaget, att vi betalar för den tjänst som nyttjas och att full kostnadstäckning ska uppnås. På samma sätt har vi ett system för finansiering av flygets infrastruktur som i normala fall fungerar väl. Pandemin har</p>	<p>Generella synpunkter angående branschens ekonomiska situation efter Corona</p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>dock försatt hela vår bransch i ett nytt läge där så gott som samtliga aktörer tvingats till omfattande nedskärningar för att inte gå under. För SAS del har detta bland annat handlat om att 5000 medarbetare fått lämna bolaget samtidigt som samtliga delar av bolagets verksamhet varit tvungna sänka sina kostnader.</p> <p>SAS ser positivt på att Transportstyrelsen under 2021 beslutade sig för att inte höja några avgifter till följd av pandemin. SAS och flygbranschen har varit beroende av att våra myndigheter och infrastrukturleverantörer kunnat hjälpa oss hålla kostnaderna nere för att kunna ta oss igenom pandemin. Detsamma gäller nu för att vi ska kunna gå vidare med återstarten av vår trafik.</p> <p>När vi går in i 2022 står den svenska flygbranschen inför omfattande avgiftshöjningar på kort och medellång sikt. Detta med anledning av de stora underskott som byggts upp inom de system som finansierar flygets infrastruktur. Detta samtidigt som pandemin bedöms ha fortsatt stor påverkan på hela vår bransch och kravet på kostnadsänkningar för oss som flygbolag kvarstår.</p> <p>Transportstyrelsen bör som ansvarig myndighet fortsatt vara beredda att underlätta flygets hantering av pandemin och den pågående återstarten. Effektiviseringar bör vara möjliga och prioriteringar är nödvändiga även inom Transportstyrelsens arbete med tillstånd, registerhållning och tillsyn. Vi menar att de kostnadsökningar som inte kan mötas av detta bör hanteras inom ramen för Transportstyrelsens anslag alternativt genom ett extra tillskott från regeringen. Vi uppmanar därför Transportstyrelsen att inte gå vidare med förslagen på avgiftshöjningar för flyget utan i likhet med 2021 lämna dessa oförändrade.</p>	
European Air Cargo AB	<p>European Air Cargo AB har följande synpunkt gällande Transportstyrelsens förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.</p> <p>Synpunkt gällande 6.9.2 Tillstånd för flygledningstjänster/flygtrafikfjäntjänster (18 kap. 4 a § i ändringsföreskriften):</p> <p>Vi har förståelse för att förordningen (EU) 2017/373 ställer högre krav på både Er som</p>	<p>Avgiften för ändringsanmälan</p> <p>Vi noterar synpunkten angående den separata avgiften för ändringsanmälan. Genom att införa en separat avgift för ändringsanmälan istället för att inkludera den i årsavgiften var avsikten att skapa en större transparens i avgifterna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>myndighet och oss som leverantörer av flygtrafiktjänster. Det vore dock olyckligt att finansiera Era kostnader för bedömning av inkomna ändringsanmälningar genom att ta ut en avgift om 2200 kronor per anmälan. Detta kan komma att ha en direkt negativ påverkan på flygsäkerheten då en leverantörer av flygtrafiktjänst istället avstår från att genomföra en förändring i sin helhet med anledning av den föreslagna avgiften. Vi föreslår istället att Transportstyrelsen överväger att höja årsavgiften för respektive tjänst. Detta för att inte kostanden för bedömning av ändringsanmälan ska vara en faktor som påverkar leverantören av flygtrafikledningstjänst vid genomförande av ändringar.</p>	<p>Det ger också leverantörer av flygtrafiktjänst en möjlighet att kunna påverka hur mycket de betalar i avgifter.</p>