

**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.

**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 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.

**Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut****Avgiftshöjningar när transportbranschen är ekonomiskt utsatt till följd av Corona pandemin, och kraftigt ökade kostnader.**

Transportstyrelsens beslutade finansieringsform innebär att Transportstyrelsen ska finansieras genom avgifter. Avgifterna ska uppnå självkostnadstäckning och eventuella upparbetade ackumulerade resultat ska balanseras. Myndigheten har inte mandat att på egen hand frångå dessa finansieringsprinciper. Under det senaste året har underskott upparbetats inom flera områden, bland annat till följd av ej genomförda avgiftshöjningar, och negativa balanser har upparbetats. Det är myndighetens bedömning att avgifterna behöver höjas till 2023 för att inte de ackumulerade resultaten ska öka ytterligare, vilket skulle resultera i ännu större framtida avgiftshöjningar.

Transportstyrelsen är medveten om den ekonomiskt ansträngda situation som delar av transportbranschen har befunnit sig i. Med anledning av denna situation har också Transportstyrelsen efter dialog med regeringen fått medgivande om att balansera det ackumulerade resultatet över en längre tidsperiod än vad som normalt är brukligt. Regeringen har fattat beslut om att myndighetens avgifter ska vara balanserade senast till 2028, i stället för att som normalt balansera resultaten över en treårsperiod. Att inte genomföra några avgiftshöjningar till 2023 skulle medför att ännu större underskott ackumuleras, och då med konsekvensen att avgiftshöjningarna under kommande år blir ännu större.

**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.

**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 området.

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

**Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut**
**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   |
|---|---|---|
| Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund | Inga synpunkter   | -   |
| AVL MTC Motortestcenter                     | Inga synpunkter   | -   |
| Svenska Insjöfiskare AB                     | <p>Svenska Insjöfiskarens Centralförbund (SIC) är ett riksförbund som sedan 1897, och i nuvarande namn sedan 1937, organiserar det svenska yrkesfisket i sötvatten. Förbundet företräder ca 150 medlemsföretagare. Det svenska yrkesfisket i sötvatten omfattar ca 15% av värdet av den svenska fiskenäringens landningar.</p> <p>Vi tackar för att ha givits tillfälle att yttra oss över rubricerade remiss och önskar adressera några invändningar mot remissförslaget enligt nedan.</p> <p>Utöver våra synpunkter på denna remiss har vi vid möte den 7 april 2021 uppmuntrats att inge synpunkter avseende särskilda förhållanden som av Insjöfiskarena beskrevs förefinnas inom den småskaliga insjöfiskerieringen. Dessa tidigare lämnade synpunkter återkommer i detta remissvar.</p> <p>Det svenska insjöfisket har de senaste åren framgångsrikt utvecklat sin teknik i fiskeverksamheten. I havsfisket har tekniken utvecklats på fartygen medan insjön i stället specialiserat de enskilda fartygen. Vissa fiskeföretag kan ha upp till 10 fartyg för olika speciella ändamål.</p> <p>Man har exempelvis en speciell båt med garndragare och kylutrymme för fisk. Man har speciell båt för vittjning av bottengarn med sorteringsbord för skonsam återutsättning av ej önskad</p> | <p><b>Avgift endast för registrerat huvudfartyg</b></p> <p>Synpunkten är i grunden en önskan om att ändra i sakfrågans regelverk och dess definitioner. Det är i egentligen inte en avgiftsfråga även om det i förlängningen påverkar det totala avgiftsuttaget. Synpunkterna kommer att lämnas vidare till verksamheten som hanterar regelverket kring tillsyn fartyg.</p> |

| Remissinstans   | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---|--|--|
|   | <p>fångst. Vidare är det vanligt med flotte för upptagning av bottengarn på hösten och lastbåtar vid utsättning på våren. I vissa fall finns kräftfiskebåtar med sorteringsrister och lindragare, och kanske fodertransportbåt i det fall fisket kompletteras med fiskodling.</p> <p>Båtarna är så speciella att utbytbarheten i fiskena mellan båtarna i stort sett inte är möjlig.</p> <p>Mängden specialbåtar innebär mycket höga totala avgifter för de enskilda fiskeföretagen. I vissa fall upp emot 60.000 kr/år i registreringsavgifter och registerhållningsavgifter beräknat på 5 års avskrivning och 10 specialbåtar. Därtill kommer kostnaderna för EKAN på varje enskild enhet, som också borde kunna genomföras som en enhet hos fiskeföretaget. För 10 båtar innebär detta 35.000 kronor/år.</p> <p>Alltså 9.500 kr per båt och år. Därtill tillkommer registerhållningsavgift.</p> <p>Konsekvenserna kan bli att man väljer båtstorlek under 5m med betydligt ökande olycksrisk, alternativt att man helt enkelt väljer att inte registrera fartygen.</p> <p>Om myndigheten i stället väljer att se insjöfiskeföretagen med sina personliga fiskelicenser på samma sätt som fartygslicenserna i havsfisket, det vill säga motsvarigheten till havsfiskets enda båt, kan det i insjön bli ett enda registrerat huvudfartyg med tillbehör bestående av mindre specialbåtar.</p> <p>Kan också likställas med passagerartrafiken, där fartygets livbåtar ses som tillbehör.</p> <p>Vi är övertygade om att myndighetens finansiering inte kommer att bli lidande på en sådan förändring, då efterlevnaden av regelverket kommer att bli bättre när kostnaderna för de enskilda fiskeföretagen blir rimligare.</p> <p>Viljan att finnas med i myndighetens system är betydande. Det är kostnaderna som ses som orimliga, på grund av att näringsens arbetssätt och myndighetens system inte fungerar tillsammans.</p> |  |
| Region Stockholm<br>Regionledningskontoret<br>Registraturen | Inga synpunkter  | -  |
| Frivilliga Motorcykelåkarens<br>Riksförbund                 | FMCKs utbildningsfunktion har tagit del av det nya förslaget på avgifter.  | <b>Avgift för ideella föreningar</b><br>Det finns alltid en kostnad för Transportstyrelsen förenat |

| Remissinstans                  | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--------------------------------|--|---|
|                                | <p>Då vi är en ideell förening utan vinstintresse ser våra ekonomiska förutsättningar annorlunda ut om man jämför med trafikskolor som är den formen av utbildningsanordnare som avgifterna närmast är utformade efter.</p> <p>Vidare så är vi en Frivillig försvarsorganisation vars främsta syfte är att stärka totalförsvaret. Där är vårt viktigaste uppdrag att utbilda mc-ordonnanser för placering i Hemvärnet.</p> <p>Ett annat uppdrag vi har är att utbilda ungdomar på moped åt försvarsmakten, det är en del i det som kallas folkförankring.</p> <p>När vi håller dessa kurser centralt så gör vi det i regel en gång om året, lokalt bedrivs också en del kurser.</p> <p>De centrala kurserna bemannas av instruktörer med behörighet av Transportstyrelsen och för att kunna bedriva dessa kurser behöver vi ha en mängd listade instruktörer.</p> <p>Men som systemet ser ut nu begränsar avgifterna oss, då vi inte får kostnadstäckning för att ha instruktörer på listan som kan hoppa in. Vi får kostnadstäckning för de som tjänstgör. Det leder till att vi måste hålla listan kort av ekonomiska skäl, men det gör oss också mer sårbara.</p> <p>Vi hade hellre sett givet det att vårt uppdrag är ideellt och syftar till att stärka totalförsvaret att vi blev undantagna från avgifter, alternativt att vi betalar en liten klumpsumma för exempelvis registerhållningen av mopedinstruktörer. Man hade kunnat rubricera detta som "Frivilliga försvarsorganisationer med uppdrag åt Försvarsmakten", där skulle då vi och exempelvis Bilkåren ingå. I det stora hela, om man ser till alla avgifter Ni tar in, är våra och Bilkårens instruktörer som håller på med detta en försvinnande liten del, men för vår del påverkar det ekonomin, så det skulle göra skillnad om man tog bort avgifterna för oss.</p> | <p>med hantering och administration av företag som innehar tillstånd.</p> <p>Utifrån hur regelverket för myndighetens avgiftsuttag är utformat har vi inte någon generell möjlighet att beakta hur ideella avgiftskollektiv ska kunna bära avgifterna för att nå full kostnadstäckning.</p> |
| Sjöfartsverket                 | Inga synpunkter  | -   |
| Sveriges Kommuner och Regioner | Inga synpunkter  | -   |
| Swedac                         | Inga synpunkter  | -   |
| Sveriges Åkeriföretag          | 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.   | <b>Förändrad avgift för ändring av typgodkännande</b>   |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|--|---|
|               | <p><b>Sammanfattning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sveriges Åkeriföretag anser att så som det föreslås att avgifterna ska förändras, denna redovisning inte överhuvudtaget är transparent</li> <li>Sveriges Åkeriföretag anser att det i princip är omöjligt att värdera och lämna ett remissvar så som förändringsförslagen redovisas</li> </ul> <p><b>Allmänt</b></p> <p>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 2023 samt författningsförslaget. Sveriges Åkeriföretag koncentrerar sig i nedanstående remissvar särskilt på de förslag som har bäring på yrkesmässig godsstrafik på väg.</p> <p>Först förs en diskussion om principerna för avgifterna under rubriken Om principerna för Transportstyrelsens avgifter. Under denna rubrik ges även några exempel. Därefter, under rubriken Närmare om förslagen, kommenteras de individuella förslagen. Under den senare rubriken görs vissa hänvisningar till texten om principerna.</p> <p><b>Om principerna för Transportstyrelsens avgifter</b></p> <p>Sveriges Åkeriföretag vill även denna gång, liksom gjordes inför förslaget till avgifter för 2022 (TSF 2021-54), ta upp frågan om hur avgifterna beräknas och att det som redovisas kring dem inte är tillräckligt transparent. För Sveriges Åkeriföretag är det i princip omöjligt att kunna se och värdera Transportstyrelsens förslag, och sedan skriva ett remissvar över dem. Det går alltså inte att värdera innehållet i förklaringen när den lyder "[i]ntäkter från avgiften ska täcka våra kostnader för förvaltning och utveckling av e-tjänster och system samt kostnader förknippade med automatiserad och manuell ärendehantering". Denna text upprepas på ett flertal ställen i Förklaringen. Men vilka effekter blir det av att utveckla e-tjänster och kostnader förknippade med automatiserad och manuell ärendehantering? Det är helt omöjligt för oss som branschorganisation att kunna ha några objektiva synpunkter på förslagen till avgiftsförändringar med den motiveringen som utgångspunkt. Om det åtminstone vore så att Transportstyrelsen sanningsenligt hade skrivit att kostnaden nu kan sänkas för att vi,</p> | <p>Enligt förslaget står att för ärendehandläggning ska en löpande avgift tas ut. Här åsyftas prövning av ett ärende och att löpande avgift tas ut enligt 2 kap. 7 § avgiftsföreskriften för denna prövning. Formuleringen i beskrivningen är oklar, men föreskriftstexten beskriver tydligt hur avgiften ska tillämpas.</p> <p><b>Tillstånd yrkesmässig trafik och taxitrafik</b></p> <p>Våra avgifter ska nå full kostnadstäckning och i beräkningsmodellen ingår uppskattade kostnader och intäktgrundande volymer för de kommande åren samt eventuella ackumulerade resultat.</p> <p><b>Fråga om dubbeldebitering via ansökan om tillstånd yrkesmässig trafik och gemenskapstillstånd</b></p> <p>Om ansökan om gemenskapstillstånd kommer in samtidigt som ansökan om ett nationellt trafikstillstånd så tar Transportstyrelsen inte ut någon ansökningsavgift för gemenskapstillståndet. Med samtidigt menar vi här om ansökan kommer in före det att vi har påbörjat handläggningen av det nationella trafikstillståndet.</p> <p><b>Förartillstånd för förare från tredje land</b></p> <p>Det efterfrågas motivering om varför avgiftshöjningen är lägre än vad som aviserats under föregående år.</p> <p>Kostnadsmassan varierar över tid och våra kalkylerade avgifter kan därmed slå olika år från år. Våra avgifter ska nå full kostnadstäckning och i beräkningsmodellen ingår osäkra faktorer som prognosticerade kostnader och</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|--|---|
|               | <p>Transportstyrelsen, har utvecklat en kostnadsbesparande e-tjänst. Men inte ens det skriver Transportstyrelsen. Vi får som branschorganisation inte ens veta något om effekterna av utvecklingen av e-tjänster. I det följande ges vissa exempel för att illustrera problemet med den modell som Transportstyrelsen har valt för att förklara avgiftsförändringarna. I vissa fall föreslås det nu relativt stora förändringar, faktiskt både höjningar och sänkningar av avgifterna. Särskilt gäller sänkningen en mycket stor sänkning av avgiften för internationellt godstrafiktillstånd/flyttgodstillstånd CEMT i föreskriftens 30 kap. 9 §, se även avsnitt 7.5.6 i Beskrivning av avgiftsförändringar 2023. Avgiften föreslås nu sänkas från 2 000 kronor till 100 kronor. När det föreslås en så stor förändring måste man fundera över hur prognoserna över prissättning av tjänsterna utförs av Transportstyrelsen när effekten av dem tydligen blir klen. Redan när TSFS 2016:105 beslutades kostade ett sådant tillstånd 2 000 kronor. Först nu, ca 6 år senare, upptäcker Transportstyrelsen att det har varit ett för högt pris för ett sådant tillstånd, och nu föreslås alltså en kraftig sänkning till 100 kronor. Det man då måste fråga sig är om huruvida det finns flera sådana "felprissättningar" i föreskriften om avgifter?</p> <p>Nu är det lätt att slå ned på och ha synpunkter på just denna post om avgiften för internationellt godstrafiktillstånd/flyttgodstillstånd CEMT eftersom förändringen är så pass extrem. Men vi har egentligen ingen möjlighet att ha synpunkter på förslagen till de övriga avgiftsförändringarna som möjligtvis borde förändras lika mycket.</p> <p>För att ens kunna uttala sig skulle vi behöva veta hur många ärenden av varje ärendetyp som beräknas inkomma under 2023, hur mycket varje ärendetyp kostar att handlägga och hur stort det upparbetade underskottet respektive överskottet är för varje ärendetyp. Sedan, inför beslutet om förslaget till avgiftsförändringar, skulle vi behöva få se en efterkalkyl över utfallet. Vi är självklart medvetna om att det av naturliga skäl kommer att finnas en viss eftersläpning i redovisningen av dessa siffror, men med tanke på kostnaden för internationellt godstrafiktillstånd/flyttgodstillstånd CEMT så är sex års eftersläpning oacceptabel. Våra medlemsföretag hade aldrig kunnat bedriva sin affär på detta sätt.</p> <p>Avslutningsvis skulle vi även vilja se hur mycket besparingar utvecklandet av e-tjänster genererar. Det kanske inte ens blir några besparingar så att Transportstyrelsen till och med ska upphöra med att utveckla sådana tjänster?</p> | <p>intäktgrundande volymer för de kommande åren samt eventuella ackumulerade resultat.</p> <p><b>Förändrad avgift för internationellt gods-<br/>trafiktillstånd/flyttgodstillstånd</b><br/>Inom denna verksamhet har vi en tid haft ett ackumulerat överskott. Vi behöver nu komma i balans med det genom sänkta avgifter.</p> <p><b>Tillsyn av företag med trafiktillstånd och avgift för<br/>tillsyn av kör- och vilotider</b><br/>Regeringen har skjutit till anslagsmedel för att stärka upp tillsynen med utökad arbetskraft inom detta område, därigenom ökar kostnaderna. Samtidigt finns ett stort underskott inom denna verksamhet. Sammantaget gör detta att Transportstyrelsen behöver höja avgiften för tillsyn inom flera delar av verksamheten inom yrkestrafik.</p> <p>Kostnaden som Transportstyrelsen har inom verksamheten fördelas idag ut på samtliga tillståndshavare.</p> <p>Transportstyrelsen genomför bland annat kontroller och tillsyn som inte alltid syns och som även de är förenade med kostnader. Det kan bland annat vara tillsyn av tillståndshavare genom hantering och granskning av inkommande underrättelser från polis vad gäller tillståndshavares företrädare.</p> <p><b>Tillstånd att bedriva utbildning inom<br/>yrkesförarkompetens</b></p> |



| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---|--|
|               | <p>Redovisningen av avgiftsförändringarna är alltså överhuvudtaget inte transparenta. Ett ytterligare intressant förslag till förändring av avgiften är det om Förartillstånd för förare från tredje land, avsnitt 7.5.5. Där föreslås nu avgiften höjas med 300 kronor, från 3 600 kronor till 3 900 kronor. Vid översynen av avgifterna förra året inför avgifterna 2022 föreslogs en höjning från 1 400 kronor till 4 500 kronor. Således en mycket kraftig höjning. Vi som branschorganisation motsatte oss denna kraftiga höjning, och höjningen kom alltså att i stället bli 2 200 kronor, från 1 400 kronor till 3 600 kronor, men det blev trots allt en långt kraftigare höjning än en fördubbling av avgiften. Trots att Transportstyrelsen nu i Beskrivning av avgiftsförändringar 2023 skriver att man inte fullt ut höjde denna avgift för 2022 för att mildra effekterna av coronapandemin, så föreslår man inte ens nu att höja avgiften till mer än 3 900 kronor när pandemin i stort sett är överstånden. Det går då att ifrågasätta hur beräkningen gjordes inför avgiftshöjningen 2022, om beräkningen av höjningen i det förslaget var alldeles för kraftigt tilltaget. Denna kritik innebär dock inte att Sveriges Åkeriföretag önskar att avgiften för 2023 höjs mer än de nu föreslagna 300 kronorna. Dock ifrågasätter vi hur beräkningen gjordes i förslaget 2021 inför förändringarna av avgiften för 2022.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår att det för 2023 införs en avgift för tillstånd att bedriva utbildning för vägtransportledare. Det ska alltså kosta hela 31 500 kronor för att söka ett sådant tillstånd när det idag inte kostar någonting alls. Sveriges Åkeriföretag har i och för sig en förståelse för uttag av ett riktigt beräknat belopp för ett sådant tillstånd. Men det som föreslås nu saknar helt redovisning av hur Transportstyrelsen har kommit fram till att just föreslå att ett sådant tillstånd ska kosta 31 500 kronor. Hur många ärenden kommer in på ett år, vilken är kostnaden att handlägga dessa ärenden och så vidare är frågor som man måste ställa sig men det redovisas inga svar. Därför är det i princip omöjligt för oss som branschorganisation att kommentera just själva beloppet i förslaget.</p> <p>Det går dock att göra vissa reflexioner. Det intressanta är då att det av 6 § i förordning (2004:1169) om vägtransportledare framgår att grundutbildningen ska omfatta minst 30 timmar. Att bedriva sådan utbildning är tillståndspliktig enligt 8 § i samma förordning. Enligt 14 § 2 i samma förordning får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om en sådan ansökan om tillstånd.</p> | <p>Transportstyrelsen har inom området ett stort ackumulerat underskott då Transportstyrelsen inte har höjt avgifterna i den mån som behövs för att nå full kostnadstäckning.</p> <p>Med denna avgiftshöjning når vi full kostnadstäckning och skapar årlig balans mellan kostnader och intäkter.</p> <p>Transportstyrelsen utreder vidare hur det ackumulerade underskottet ska tas om hand.</p> <p><b>Tillstånd till att bedriva utbildning för vägtransportledare</b></p> <p>Transportstyrelsen har under en tid haft mandat att ta ut en ansökningsavgift för denna prövning, men har inte utnyttjat möjligheten. Transportstyrelsen har beräknat denna avgift genom att ta reda på hur många timmar Transportstyrelsen idag lägger på att handlägga ett sådant tillstånd.</p> <p>Tidsåtgången för prövningen av ett ärende kan inte alltid jämföras mot annan tillståndstyp och utbildningslängd då det kan finnas flera orsaker till att olika tillståndstyper tar olika lång tid att handlägga.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p>Som jämförelse kan då nämnas att det även är en tillståndspliktig verksamhet att bedriva grundutbildning enligt 8 kap. 1 § lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Grundutbildningens längd är 280 timmar, alternativt 140 timmar i vissa fall. Att ansöka om ett sådant tillstånd ska kosta 13 000 kronor för 2023 enligt förslaget till nya avgifter, att jämföra med att ett sådant tillstånd för 2022 kostar 11 300 kronor. Det är i princip en tredjedel av den kostnad som föreslås införas för tillstånd till grundutbildning av vägtransportledare trots att själva tiden för utbildningens längd enligt lagen om yrkesförarkompetens är nio gånger längre. Vidare kan man jämföra med att kostnaden för att erhålla ett tillstånd till att bedriva fortbildning enligt lagen om yrkesförarkompetens, nämligen 11 300 kronor som nu föreslås höjas till 13 000 för 2023, alltså en höjning större än 10%. Det är alltså samma kostnad för att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens oavsett om det gäller grundutbildning eller fortbildning. Det ska då anmärkas att fortbildningen för yrkesförarkompetens enligt 3 kap. 2 § förordning (2007:1470) om yrkesförarkompetens, ska uppgå till 35 timmar. Denna tidsåtgång, 35 timmar, för fortbildning enligt bestämmelserna om yrkesförarkompetens ska då jämföras med tidsåtgången för grundutbildningen för vägtransportledare som ska vara minst 30 timmar. Ändå föreslår Transportstyrelsen att det ska vara i princip tre gånger så hög kostnad för att söka och erhålla tillstånd till att få utbilda vägtransportledare. Man kan då tänka att ju mer omfattande utbildning som ska genomföras, desto mer kan tillståndsmyndigheten behöva kontrollera i samband med en ansökan om tillstånd. När då två utbildningar som har krav på en viss minsta undervisningstid – och där utbildningstiden är snarlik – måste den nu föreslagna prissättningen ifrågasättas för utbildningen av vägtransportledare. Sveriges Åkeriföretag kan omöjligtvis acceptera det kraftigt tilltagna belopp som tillstånd för att få utbilda vägtransportledare föreslås kosta, särskilt som den föreslagna prissättningen helt saknar transparens.</p> <p><b>Närmare om förslagen</b><br/>Nedan kommenteras närmare de individuella förslagen till avgiftsförändringar och Sveriges Åkeriföretags inställning till dem.</p> <p><b>7.2.1 Förändrad avgift för tygodkännande och ändringar av tygodkännande</b><br/>I förslaget sägs att det som idag inte har någon avgift, ska få en löpande avgift om 1 400 kronor. Det är dock oklart vad som menas med att avgiften är löpande, är den baserad på en</p> |   |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---|---|
|               | <p>tidsåtgång eller hur ska avgiften beräknas? Tydligt är det i vart fall inte en engångsavgift. Då det är fullständigt oklart vad som menas med löpande avgift avstyrker Sveriges Åkeriföretag detta avgiftsförslag.</p> <p><b>7.5.1 Förändrad avgift för tillstånd till yrkesmässig trafik och taxitrafik</b><br/>Sveriges Åkeriföretag kan i och för sig acceptera denna blygsamma höjning, men samtidigt efterlyser Sveriges Åkeriföretag en bättre och mer transparent beräkningsredovisning av den föreslagna höjningen.</p> <p><b>7.5.2 Förändrad avgift för tillstånd yrkesmässig trafik och gemenskapstillstånd</b><br/>Även denna blygsamma höjning kan Sveriges Åkeriföretag i och för sig acceptera. Det som dock är oklart är hur avgiften under denna punkt relaterar till avgiften under den föregående punkten där bägge punkterna innehåller uppgiften om att det gäller avgift för tillstånd till yrkesmässig trafik. Är det så att Transportstyrelsen tar ut dubbla avgifter för det fall att ett företag ansöker om ett rent nationellt trafikstillstånd samtidigt som företaget ansöker om ett gemenskapstillstånd? Detta är i så fall oacceptabelt då det är exakt samma prövning som ska göras vid dessa båda ansökningar, och görs ansökningarna samtidigt så får Åkeriföretagen i så fall betala dubbla avgifter om det är så som Transportstyrelsen förfar med avgifterna. Det är därför som detta är oacceptabelt.</p> <p><b>7.5.5 Förändrad avgift för förartillstånd för förare från tredje land</b><br/>Det hänvisas till Sveriges Åkeriföretags synpunkter under rubriken Om principerna för Transportstyrelsens avgifter. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiften höjs. Det krävs att ett bättre beräkningsunderlag och motivering presenteras för den föreslagna avgiftshöjningen innan Sveriges Åkeriföretag skulle kunna acceptera den.</p> <p><b>7.5.6 Förändrad avgift för internationellt godstrafikstillstånd/flyttgodstillstånd</b><br/>Även här hänvisas till Sveriges Åkeriföretags synpunkter ovan under rubriken Om principerna för Transportstyrelsens avgifter. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i och för sig att avgiften sänks så som förslaget lyder, men önskar för framtiden att Transportstyrelsen presenterar ett riktigt beräkningsunderlag för den och övriga avgifter.</p> |   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p><b>7.5.11 Förändrad avgift för tillsyn av företag med trafik tillstånd</b></p> <p>Transportstyrelsen föreslår här en kraftig höjning av ”avgiften”, från dagens belopp om 1 600 kronor till hela 2 500 kronor, alltså 900 kronor och en föreslagen höjning med hela 56%. Detta är helt oacceptabelt. Redan idag har vi i Sverige en hög inflation och det är därför helt oacceptabelt med ett förslag om en så stor avgiftshöjning. Vidare är detta belopp något som liknar en skatt och inte en avgift. Enligt Sveriges Åkeriföretags uppfattning är det relativt få åkeriföretag som får del av en kontroll av sin verksamhet. Transportstyrelsen presenterar inte heller några siffror på hur många sådana kontroller som utförs. Det duger inte att generellt hävda att ett kollektiv, i detta fall är det de företag som har yrkestrafiktillstånd, har en nytta av att så få tillståndshavare i verkligheten får en kontroll av sin verksamhet utförd. Det stora kollektiv som inte får en sådan kontroll drabbas de facto av en skatt. Om det däremot vore så att uppemot 85% av tillståndshavarna verkligen fick sin verksamhet kontrollerad, då är det mer rimligt att säga att återstående 15% av tillståndshavarna, som kollektiv, kan ha haft nytta av att den stora andelen tillståndshavare verkligen har kontrollerats. Det innebär samtidigt att möjligheten att få sin verksamhet kontrollerad är stor och att man därmed även har fått något för avgiften som företaget har betalat.</p> <p>Det är vidare en brist att det inte redovisas något i förslaget om avgifter om vilka effektiviseringsåtgärder och besparingar som Transportstyrelsen vidtar. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig därför att denna ”avgift” höjs då det inte erhålls någon verklig motprestation då ”avgiften” enbart grundar sig på innehavet av tillståndet till yrkesmässig trafik.</p> <p><b>7.5.12 Förändrad avgift för tillsyn av kör- och vilotider</b></p> <p>Även här är förslaget till höjning av avgiften både beloppsmässigt, 150 kronor, och procentuellt, 30%, kraftigt. Liksom för ovanstående punkt om tillsyn av företag med trafik tillstånd kan precis samma kritik riktas mot att detta uttag av ”avgift” är en skatt och inte en avgift då det inte erhålls någon motprestation. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig därför att denna ”avgift” höjs då den enbart grundar sig på antalet fordon som företagen har och inte på en verkligt utförd tjänst.</p> <p><b>7.6.1 Förändrade avgifter för tillstånd att bedriva förarutbildning</b></p> <p>Sveriges Åkeriföretag har intresse i tillstånd till att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens avseende godstransporter. Transportstyrelsen föreslår att avgiften ska höjas med 1 700 kronor, vilket innebär en höjning med 15% från 11 300 kronor till 13 000 kronor. Kritik kan även här riktas mot att det inte finns bättre information och beräkningar om</p> |  |
|--|--|--|

| Remissinstans                        | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|--------------------------------------|--|---|
|                                      | <p>varför avgiften ska höjas. Rent principiellt är det rimligt att ta ut en avgift vid en ansökan, men avgiften måste vara sakligt och objektivt grundad. Här saknas information för att kunna göra dessa bedömningar. Sveriges Åkeriföretag anser därför att avgiften inte ska höjas förrän bättre underlag för en höjning av avgifterna föreligger.</p> <p><b>7.7.1 Förändrad avgift för tillstånd till att bedriva utbildning för vägtransportledare</b><br/>Som Sveriges Åkeriföretag har redogjort för ovan under rubriken Om principerna för Transportstyrelsens avgifter, kan vi omöjligtvis acceptera att en så pass hög avgift för ansökan om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet till vägtransportledare införs.</p> <p><b>7.7.3 Förändrad vägtrafikregisteravgift</b><br/>Detta är en historisk avgift som infördes i samband med omläggningen till det nya datoriserade bilregistret i början av 1970-talet. Avgiften skulle vara tillfällig för att finansiera omläggningen. Den har dock kommit att bli permanent. Det går dock att ifrågasätta om det egentligen inte är fråga om en skatt och inte en avgift. Sveriges Åkeriföretag har för tillfället inget att erinra mot det förslag till avgift för 2023 som Transportstyrelsen nu har presenterat, ett förslag som innebär en sänkning från 75 kronor till 62 kronor.</p> <p><b>Övrigt</b><br/>Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn.</p> |   |
| Svenska<br>Transportarbetarförbundet | <p><b>Sammanfattning</b><br/>Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss beretts möjlighet att avge synpunkter på Transportstyrelsens förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Transportstyrelsen föreslår en höjning avgifter inom luftfart, sjöfart, järnväg och vägtrafik. Inom väg träffas framför allt yrkestrafik och trafikskolor av höjningen.</p> <p><b>Förbundets synpunkter</b><br/>Transport har på det stora hela inget att anmärka mot höjningarna. Dock vill förbundet framhålla vikten av att de höjningar som föreslås inom taxi inte ska kunna påverka föraren</p>  |   |

| Remissinstans            | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--------------------------|--|---|
|                          | <p>ekonomiskt. Förbundet anser att det bör framgå tydligt att de kostnader och skyldigheter som följer med tillståndet att bedriva taxiverksamhet aldrig kan överföras på den anställde.</p>   |   |
| <p>Alexander Jonsson</p> | <p>Med anledning av den remiss som ligger ut gällande höjning för avgifter hos TS känner jag det nödvändigt att svara på detta.</p> <p>Just nu finns det något som heter "Registerhållningsavgift" för PPL, personligen kan jag inte se någon som helst anledning att denna avgift finns till att börja med. Detta med tanke på alla andra avgifter som finns inom flyget, allt från utbildning till bränsle och skatter.</p> <p>Andelen av befolkningen som innehar ett PPL är tämligen liten sett till det stora hela och därför märks det inte lika mycket när vi klagar. Tänk om TS istället skulle införa liknande avgifter på vanliga körkort, det skulle bli ett himla liva på folket.</p> <p>Kort och gott, nej till höjda avgifter för att ens inneha ett certifikat.</p> | <p><b>Transportstyrelsens finansieringsform</b><br/>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Kostnader för personliga tillstånd</b><br/>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"> <li>– utveckling (blir årskostnad i form av avskrivningar)</li> <li>– den tekniska driften (se till att systemet tekniskt fungerar driftsäkert utifrån de krav på tillgänglighet och åtkomst som finns för varje system)</li> <li>– förvaltningen av systemet (till exempel anpassning till nya behov som systemet ska fylla, ny teknik som systemet ska anpassas till) upprätthållandet av it-säkerhetskraven</li> <li>– den registervård som måste göras i systemen (uppdatering av innehåll som adressuppgifter, giltiga certifikat etc.).</li> </ul> <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</p> |

| Remissinstans          | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|------------------------|---|---|
|                        |   | 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.   |
| Sjöfartsverket         | Inga synpunkter   | -   |
| Svensk kollektivtrafik | <p><i>Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetraffiken drivs helt med el och tågtraffiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.</i></p> <p>Transportstyrelsen lämnar årligen ett förslag på avgiftsförändringar, även denna gång lämnas förslag som har negati påverkar på branschen och som inte är att likna vid indexjusteringar för årligen ökade kostnader.</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 snett och kompenserar för tidigare års överuttag.</p> <p>Den nitiskhet vad gäller att uppnå ”rättvisa” där varje enskild ”produkt” ska bära sina egna kostnader förtas av den bristande redovisning kring hur man kommit fram till dagens kostnader och föreslagna kostnader. Det är sannolikt så att myndighetens reglering av</p> | <p><b>Generella synpunkter</b></p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Förslag på hur investeringskostnader för IT-system ska finansieras</b></p> <p>Under de kommande åren genomför Transportstyrelsen en stor investering och utveckling av Vägtrafikregistret (VTR). Det är ett samhällsviktigt system som måste vara tillgängligt dygnet runt året runt för att försörja myndigheter, branscher, företag och medborgare med information. I arbetet ska förbättringar i förvaltningsbarhet och nödvändiga förbättringar göras.</p> <p>Kostnader som uppstår ska fördelas ut så rättvist som möjligt på de verksamheter som har direkt eller indirekt koppling till de kostnader som uppstår av utveckling.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---|---|
|               | <p>avgiftsprisinställningen 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><b>Vår kritik mot avgiftsmodellen kvarstår</b></p> <p>Huvudprincipen för finansieringen av Transportstyrelsens verksamheter inom områdena tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning är att varje enskild tillståndshavare eller sökande fullt ut ska betala en avgift som motsvarar de 2 kostnader som uppstår hos myndigheten inklusive overhead, IT-investeringar, lokalkostnader etc.</p> <p>Svensk Kollektivtrafik anser fortfarande att den grundläggande principen bör vara att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras. Kollektivtrafiken som belastas av myndighetens kostnader, både bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Men dessa kostnader minskar branschens konkurrenskraft och kostnadseffektivitet. Någon skatteväxling som kompensation för Transportstyrelsens höjda avgifter har inte förekommit sedan avgiftsmodellen infördes. Dagens skattenivå för branschen utgår ifrån att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Utifrån de negativa konsekvenser modellen får för en bransch som staten säger sig vilja gynna och som om förutsättningar ges kan kraftfullt bidra till målen om en grön omställning föreslår Svensk Kollektivtrafik att myndigheten i sin dialog med sin uppdragsgivare tar en diskussion att åtminstone möjliggöra ett ökat inslag av anslagsfinansiering av myndighetens investeringar och overheadkostnader. Detta för att lindra tillsynsobjektens börda för kostnader som den i sin verksamhet inte har någon möjlighet att påverka, varken som enskild organisation eller som kollektiv.</p> <p><b>Avgiftsmodellen skapar onödigt osäkerhet för branschens aktörer</b></p> <p>De erfarenheter som nu finns av Transportstyrelsens hantering i avgiftsfrågor ger heller inte anledning till minskad oro. Årligen justeras avgifter upp och ned (oftast upp) och nya avgifter tillkommer. Eftersom myndigheten är ensam "leverantör" och därmed monopolist kan inte branschens aktörer konkurransutsätta och sätta prispress på myndighetens tillsynsverksamhet. Istället kan myndigheten efter eget huvud lägga den tid man anser nödvändig på ett ärende och debitera tillsynsobjektet detta. Det finns inte heller några incitament i modellen för att myndigheten ska effektivisera sin verksamhet med ökad digitalisering, ökad kompetens och förenklingar. Avgiftsmodellen bygger idag på att myndigheten antingen debiterar</p> | <p>Samtidigt som Vägtrafikregistret uppdateras genomförs löpande förvaltning och utveckling i andra IT-stöd.</p> <p><b>Ansökan om taxiförarlegitimation och förhandsbesked om taxiförarlegitimation</b></p> <p>Inom denna verksamhet har Transportstyrelsen ett ackumulerat underskott som måste balanseras till 2028.</p> <p>Transportstyrelsen gör inte någon fullständig konsekvensanalys inför avgiftsförändringar och hur de påverkar branschen. Transportstyrelsen gör bedömningen att det skulle vara alldeles för resurskrävande. Vi gör trots allt interna beräkningar om än informella bedömningar av konsekvenserna.</p> <p>Framtida kostnader är svåra att helt prognosticera. För tillfället beräknas endast avgifter för år 2023.</p> <p><b>Synpunkter om hattiga avgifter inom tillstånd för linjetrafik inom EES</b></p> <p>Kostnadsmassan varierar över tid och våra kalkylerade avgifter kan därmed slå olika år från år. Våra avgifter ska nå full kostnadstäckning och i beräkningsmodellen ingår osäkra faktorer som prognosticerade kostnader och intäktgrundande volymer för de kommande åren samt eventuella ackumulerade underskott.</p> <p><b>Variation i omfattning och kvalitet för tillstånd linjetrafik utanför EES</b></p> |



| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---|---|
|               | <p>tillsynsobjektet per timme eller i fasta prisbelopp. I de senare kommer myndigheten på att de inte räcker och ändå höjer avgifter till året efter.</p> <p>Vi föreslår att myndigheten för den verksamhet som bedrivits väsentligen oförändrad under året endast gör en avgiftsjustering motsvarande LCI. Övriga kostnadsökningar utöver detta borde motiveras på betydligt mer detaljerat sätt än dagens remissunderlag. I första rummet borde myndigheten alltid överväga förenkling, effektivisering och automatisering innan den föreslår avgiftshöjningar. Dessa steg och ställningstaganden bör också framgå tydligt i remissunderlaget. Ett flertal föreslagna höjningar åtföljs dessutom med skrivningen ”Myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning” utan att på något sätt redovisa vad som är nivå för full kostnadstäckning, hur tidsplanen ser ut för att nå full kostnadstäckning och framförallt vilka åtgärder myndigheten genomför för att minimera behovet av dessa flaggade kostnadshöjningar. Vi noterar även att Riksrevisionen i sin granskning av Transportstyrelsen årsredovisning i april 2022 kraftfullt ifrågasätter hur Transportstyrelsen under ett flertal år utan att göra justeringar redovisat ett överskott för verksamheten ”övriga uppdrag” som är avgiftsfinansierad. Vi ser detta som ytterligare ett 3 tecken på att avgiftsfinansiering utifrån en strikt syn på självkostnadsprincipen inte fungerar på den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver och att myndigheten saknar verktyg och rutiner för att hantera detta på ett för branschen och uppdragsgivarens belätnhet.</p> <p><b>Höjda kostnader försvårar för samhällets måluppfyllelse</b></p> <p>Kollektivtrafiken har drabbats mycket hårt av pandemin och därefter av ökade drivmedelspriser till följd av det osäkra världsläget efter Rysslands invasion av Ukraina. Staten krävde dock att kollektivtrafiken trots kraftigt minskat resande skulle hålla kvar vid det fulla trafikutbudet under hela pandemin för att få tillgodoräkna sig någon form av statligt stöd. Därefter har ett visst stöd betalats ut som dock bara täcker en bråkdel av de intäktsförluster branschen drabbats utav. I andra länder genomförs riktade satsningar för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft, i Sverige föreslås istället sänkningar av bensinskatter och ökade myndighetsavgifter för kollektivtrafiken. Transportsektorn står inför utmaningen att möta det ökande transportbehovet och samtidigt minimera dess miljöpåverkan (klimatutsläpp, buller, trängsel osv.). Riskerna är nu stora att kollektivtrafiken inte kan bidra till den gröna omställningen och de mål kring klimat, tillgänglighet och miljö som staten och regioner beslutat om.</p> <p>Transportstyrelsens avgiftsfinansiering är ytterligare en kostnad ovanpå de ovan angivna som direkt påverkar transportföretagen, dess anställda och transportköparna. Där effekter av de</p> | <p>Transportstyrelsen beräknar avgifterna utifrån de förutsättningar vi har och utifrån kända och prognosticerade faktorer. I vissa fall slår volymerna av ansökningar väldigt olika år från år och är därmed ännu svårare att prognosticera.</p> <p>Då avgiften är fast så kommer det alltid vara så att vissa betalar mer i relation till faktiskt utförd handläggningstid än andra. När vi har fasta avgifter går det inte att alltid hamna på en helt rättvis nivå, däremot är ansökningsavgiften förutsägbar genom att den är fast.</p> <p><b>Tillstånd att driva redovisningscentral för taxitrafik</b></p> <p>Våra avgifter ska nå full kostnadstäckning och i beräkningsmodellen ingår faktorer som prognosticerade kostnader och intäktgrundande volymer för de kommande åren samt eventuella ackumulerade underskott. Kostnaden är till stor del baserad på handläggningstiden, eller faktisk nedlagd tid för ärendet. För denna ärendetyp är handläggningstiden relativt lång och det ger därför en högre utfördelad avgift.</p> <p>Antalet inkomna ärenden för denna ärendetyp de senaste åren har legat kring noll och det är också vad vi ser i vår prognos.</p> <p><b>Årsavgift taxiförarlegitimation</b></p> <p>Denna avgift remitterades 2021, inför 2022 års avgiftsföreskrift. Då beskriv vi avgiftsförändringen på följande vis: <i>Enligt taxitrafikförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för</i></p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|--|--|
|               | <p>samlade höjningarna av olika avgifter för kollektivtrafikens konkurrenskraft och antagna miljö- och klimatmål måste inkluderas. Vi kräver därför att Transportstyrelsen genomför en konsekvensanalys av de sammantagna effekterna för kollektivtrafiken och näringslivets konkurrenskraft av ökade kostnader. Rimligtvis borde en ökad automatisk handläggning minska myndighetens kostnads massa. Svensk Kollektivtrafik önskar även en redovisning av de kostnadsbesparingar som uppstår genom ökad digitalisering och automatisering av Transportstyrelsens verksamhet.</p> <p><b>Ökad samverkan mellan myndigheter</b></p> <p>Idag koordinerar de olika transportmyndigheterna inte sin verksamhet och sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet. Vi kräver därför att Transportstyrelsens tillsammans med andra transportmyndigheter senast våren 2023 redovisar en långsiktig och koordinerad avgiftsstrategi syftande till att skapa stabila och förutsägbara villkor för transportsektorn. Vi föreslår att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar. Rimligt är också att myndigheterna ser över vad de tillsammans kan göra för att minska behovet av ökade avgiftsuttag, tex genom ökad samverkan och effektivisering och automatisering.</p> <p><b>Förslaget saknar transparens</b></p> <p>Det går inte att se hur avgiftshöjningarna har beräknats samt hur myndighetens overheadkostnader (GD- och stabslöner, lokaler o dyl) belastar branschens avgifter. Detta är inte förstå året vi framför denna synpunkt och ser ingen större förbättring i er redovisning av detta. I flera av förslagen motiveras avgiftsförändringar av att volymen ärenden minskat. Det framgår inte om Transportstyrelsen tagit hänsyn för att de senaste åren varit kraftigt präglade av pandemin vilket påverkat behovet av transporter och därmed påverkat antalet ärenden hos Transportstyrelsen för tillstånd och ansökningar.</p> <p><b>Positivt - Inget förslag på ökad timkostnad</b></p> <p>Vi noterar att förslaget inte föreslår en förändrad timkostnad utan att beloppet 1400 kr/timme kvarstår för de avgifter som baseras på löpande räkning. Detta är positivt och ger en viss indikation på att myndigheten har ett effektiviseringsarbete i sin verksamhet, eller möjligen att tidigare års timdebitering varit i överkant.</p> | <p><i>tillsyn enligt taxitrafiklagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vi har hittills inte använt bemyndigandet, vilket innebär att innehavare av taxiförarlegitimation inte betalar någon avgift för tillsynen. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi en årsavgift på 175 kronor per innehavare.</i></p> <p>I föreskriftsförslaget och sedan det beslutade förslaget framgår att avgiften skulle träda i kraft 1 januari 2023. I detta fall så hade det med förberedandeorsaker att göra där Transportstyrelsen dels bedömde att det skulle finnas möjlighet för överksamma taxiförare att hinna återkalla sina legitimationer.</p> <p>Avgiften behandlas inte mer vid detta remisstillsfälle.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---|---|
|               | <p><b>Synpunkter på några av de enskilda förslagen</b></p> <p><b>7.4.1 Förändrad avgift för taxiförarlegitimation</b></p> <p>Här föreslås en kraftfull höjning pga ökade kostnader för IT-system. Det kan inte ligga brukarna till last att Transportstyrelsen byter stödsystem. Med nya ITsystem borde verksamheten dessutom kunna effektiviseras och därmed borde kostnaderna för investering kunna räknas hem denna väg. Investeringskostnader bör dessutom tas från myndighetens anslagsbudget och enbart driftkostnader bör belasta tillsynsobjekten. För 2022 föreslogs denna avgift höjas från 1200 kr till 2800 kr. Förutom att föreslagen höjningen 2300 kr till 2700 kr i sig är kännbar flaggar myndigheten för att detta inte innebär full kostnadstäckning och att myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning. Ännu ett år med ett avgiftsförslag från Transportstyrelsen där varken konsekvenser för branschen eller en transparent redovisning över kostnader och framtida kostnader redovisas. Frågor som saknar svar är hur Transportstyrelsen under har året arbetat för att minska behovet av kostnadsökningar. Samt hur myndigheten framöver arbetar för att minska det samma. Hur mycket ska branschen förväntas sig att kostnaderna ökar framöver? Vad är full kostnadstäckning?</p> <p><b>7.4.2 Förhandsbesked om taxiförarlegitimation</b></p> <p>Här finns motsvarande skrivningar om att myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning. Hur mycket är oklart. Det bör noteras att avgiften på två år höjs från 800 kr till föreslagna 1700 kronor.</p> <p><b>7.5.3 Förändrad avgift för tillstånd linjetrafik inom EES</b></p> <p>Här ser vi ett exempel på den påtalade hattigheten. I förslaget från 2021 för 2022 års avgifter föreslår myndigheten att avgiften ska höjas från 5700 till 6100 kronor. I årets förslag föreslås en sänkning från 6000 kronor till 5900 kronor.</p> <p><b>7.5.4 Tillstånd linjetrafik utanför EES</b></p> <p>Även här föreslås en höjning. Här ifrågasätter vi snarast hur Transportstyrelsen kan vara säker på sin bedömning, vår uppfattning är att antalet ärenden per år måste vara oerhört få och därmed variera i omfattning beroende på vilket land som ansökan avser, ansökningens kvalitet etc. Höjningen på två år är från 8000 till 12 500 kronor.</p> <p><b>7.5.9 Förändrad avgift för tillstånd att driva redovisningscentral för taxitrafik</b></p> <p>Myndigheten föreslår att avgiften ökas från 7 500 till 18 000 kr. Höjningen åtföljs med</p> |   |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p>meningen att myndigheten planerar att stegvis höja avgiften för att uppnå full kostnadstäckning. Detta innebär alltså att denna kraftfulla höjning inte räcker. Det hade varit rimligt att redovisa vad den förväntade nivån för ”full kostnadstäckning” är så att branschen hade getts möjlighet att ta höjd för framtida pålagor. Året innan föreslogs en höjning av avgiften för tillsyn av redovisningscentraler från 5000 till 8000 kr. Den landade slutligen på nivån 7100 kr i det fastställda beslutet. Vi noterat att Transportstyrelsen i årets förslag till ändringar av avgifter inte föreslår en höjning från 7100 kronor. Det ligger nära tillhands att tolka att föregående års förslag på höjning alltså var onödigt stor.</p> <p><b>Årsavgift för taxiförarlegitimation</b></p> <p>Förslaget i förra årets avgiftsremiss om att införa en årlig avgift för innehavare av taxiförarlegitimation genomfördes inte för 2022. Det var positivt att myndigheten hörsammande branschen. Men tyvärr planeras avgiften ändå införas 2023-01-01. Redan under våren 2022 har innehavare av legitimationen informerats om att en avgift ska införas om 175 kr. Svensk Kollektivtrafik motsätter sig kraftfullt att denna avgift. Inga motsvarande avgifter tas ut tex för de som har förarbevis för vattenskoter, körkort, behörighetsbevis och certifikat inom sjöfarten eller för yrkeskompetensbevis för buss/lastbil. Taxibranschen blöder fortfarande och förutom förarbrist finns nu också fordonsbrist, vilket gör att återhämtningen till en marknad i balans kommer ta längre tid än önskat.</p> <p>Kostnaden för att ta en ny taxiförarlegitimation är betydligt högre än den föreslagna årliga avgiften. Detta kommer att skada branschens attraktivitet, och taxiföretagen riskerar att få finansiera nya taxiförarlegitimationer för personer som aktivt avsagt sig sin legitimation något år tidigare för att minska sina personliga utgifter. Framför allt kommer det bli svårare att få tag på förare som hoppar in som timvikarier vid sjukdom, semesterar, tillfälliga arbetstoppar etc. Det gör verksamheten mer sårbar vid sjukdomar, pandemier och risken är att arbetstagarna får sämre möjlighet att få semester när de själva önskar och istället att semester förläggs utifrån ett strikt arbetsgivarperspektiv. Transportstyrelsen bör redovisa för branschen under hösten och kvartalsvis framåt hur antalet taxiförarlegitimationer förändras, bas år bör vara 2019 i en sådan jämförelse.</p> <p>Man kan också jämföra med de tjugotvå legitimationsyrken som Socialstyrelsen registerhåller, där finns en ansökningsavgift, men ingen årlig avgift. Det känns inte rimligt att staten har olika synsätt och finansieringsprinciper för olika legitimationsyrken bara för att de råkar ligga under olika myndigheter. En parallell även kan göras med bussbranschen när motsvarande avgift</p> |   |

| Remissinstans                               | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---|---|---|
|   | <p>lades på förarna för vidareutbildning, som en konsekvens av detta minskade antalet personer som kunde rycka in som timvikarier etc. Resultatet blir att den statliga Arbetsförmedlingen tvingas finansiera fler bussförarutbildningar. Att nyutbilda en samolikt större kostnad per förare än kostnaden per förare för att hålla ett register för vilka som förare. Ökad samordning mellan statliga myndigheter är alltså rimligt.</p> <p>Denna årliga avgift är inte heller i linje med vad Ekonomistyrningsverket kommer fram till i sin rapport där man ett flertal gånger lyfter det olämpliga med avgiftsfinansiering om det skulle verka hämmande för en bransch eller marknad</p>   |   |
| Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund | Inga synpunkter   | -   |
| Svenska Taxiförbundet                       | <p><b>Inledning</b></p> <p>Svenska Taxiförbundet har tagit del av Transportstyrelsens remiss "Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter" per den 21 juni 2022.</p> <p>Förslaget innehåller avgiftsändringar avseende järnväg, 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.</p> <p>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><b>Synpunkter om ökade IT-kostnader</b></p> <p>Under de kommande åren genomför Transportstyrelsen en stor investering och utveckling av Vägtrafikregistret (VTR). Det är ett samhällsviktigt system som måste vara tillgängligt dygnet runt året runt för att försörja myndigheter, branscher, företag och medborgare med information. I arbetet ska förbättringar i förvaltningsbarhet och nödvändiga förbättringar göras.</p> <p>Kostnader som uppstår ska sedan fördelas ut så rättvist som möjligt på de verksamheter som har direkt eller indirekt koppling till de kostnader som uppstår av utveckling.</p> <p>Samtidigt som Vägtrafikregistret uppdateras ska andra IT-stöd förvaltas och utvecklas.</p> <p><b>Önskan om genomlysning av kostnader</b></p> <p>Kostnader som uppstår hos Transportstyrelsen i taxiverksamheten mot tillsyn, tillståndsprovning och</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---|--|
|               | <p>Detta kan exemplifieras med tydlighet med hänvisning till punkt 1 (stycke 2) i myndighetens beskrivning av avgiftsförändringar 2023 (sidan 6(67)). Där framgår det klart och tydligt att avgiftsintäkterna som branschen betalar in årligen till myndigheten inte går till myndigheten utan att dessa går 'direkt vidare till statskassan'. Myndigheten får sen finansiera sin verksamhet genom myndighetsanslag som – får vi förmoda – motsvarar myndighetens kostnad för den del av dess verksamhet som avgifterna skall täcka.</p> <p>Transportstyrelsen presenterar för taxinäringen ett antal avgiftshöjningar. Svenska Taxiförbundet har svårt att i detalj kommentera huruvida dessa föreslagna avgifts-höjningar är 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 förstäligt 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>Det som heller inte framgår är om avgiftsintäkterna motsvarar det myndighetsanslag som myndigheten erhåller. I brist på en sådan redovisning kan det inte uteslutas att det som branschen betalar in via avgifter -och som sen, för att citera myndigheten själva, går 'direkt vidare till statskassan', överstiger det belopp som sen av Regeringen betalas ut till myndigheten i form av anslag. Frågan som inte bara kan utan även bör ställas, i brist på en genomlysning och transparent redovisning, är om branschens ökade kostnader i form av höjda avgifter finansierar annan statlig verksamhet än den som den är avsedd att täcka.</p> <p>Vad Svenska Taxiförbundet efterlyser, och efterlyste redan avseende höjningen för 2022, 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</p> | <p>registerhållning finansieras av avgifter som tas in i denna verksamhet. Dessa ska nå full kostnadstäckning.</p> <p><b>Kommande avgiftshöjningar och pandemirelaterade effekter</b></p> <p>Att ett underskott uppstår kan vara en kombination av minskade intäkter om inflödet av tillståndsansökningar minskar samtidigt som vissa kostnader ökar. Transportstyrelsen genomförde inte nödvändiga höjningar av avgifterna fullt ut till 2022, för vissa verksamheter innebär detta sammantaget att ett underskott har ackumulerats, vilket måste hämtas hem.</p> <p>Vid beräkning av avgifter ingår förutom prognosticerade kostnader och volymgrundande intäkter också att hänsyn till det ackumulerade underskottet.</p> <p>Okända kostnader som kan komma att uppstå är inte med i prognosen.</p> <p><b>Fråga om var avgifterna tar vägen</b></p> <p>Frågan besvaras under generella synpunkter.</p> <p><b>Fråga om storlek på kommande höjningar</b></p> <p>Transportstyrelsen kan inte i nuläget redogöra för hur stora framtida avgiftsjusteringar kommer att bli. Principerna och beräkningsmodellerna för i vilken takt underskott ska balanseras kan förändras.</p> |

| Remissinstans                                   | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |              |           |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |
|---|---|---|--------------|-----------|--------------|-----------|------------|-------|--|-------|--|--------------------|-------|--|-------|--|---------------|-------|--|-------|--|--|-------|--|--------|--|---|-------|--|-------|--|---------------------------|-------|--|-------|--|--|
|   | <p>diskussion om vilka kostnader som skall belasta verksamheten och vilka som bör bekostas genom myndighetens anslagsramar.</p> <p>Svenska Taxiförbundet ser även oroligt på myndighetens uppgift om att vidare höjningar kommer att ske årligen fram till 2028 för att balansera nuvarande kostnader. Frågan är om kostnaderna verkligen ökade så mycket under 2021 när de med hänvisning till covid-19 pandemin inte höjdes att höjningar fram till 2028 ses som nödvändiga. En ytterligare fråga är om denna balansering fram till 2028 enbart täcker upplupna ej justerade kostnader eller om denna balansering 'tar höjd' för kommande ännu ej inträffade kostnadsökningar under perioden fram till 2028.</p> <p>Föreskriftsalternativ samt brist på konsekvensanalys och genomlysning</p> <p>Transportstyrelsen presenterar för taxinäringen ett antal avgiftshöjningar samt en avgiftssänkning (vägtrafikregisteravgiften sänks från 75kr till 62kr). Svenska Taxiförbundet har svårt att i detalj kommentera huruvida dessa föreslagna avgiftshöjningar är berättigade eller inte på grund av bristande genomlysning och redovisning. Vi listar dock nedan de avgiftshöjningar som primärt berör taxinäringen</p> <table border="1" data-bbox="577 836 1391 1214"> <thead> <tr> <th></th> <th>Avgift<br/>ag</th> <th>Förs<br/>l</th> <th>Avgift<br/>ag</th> <th>Förs<br/>l</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AnsökanTFL</td> <td>2 300</td> <td></td> <td>2 700</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Förhandsbesked TFL</td> <td>1 300</td> <td></td> <td>1 700</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taxitillstånd</td> <td>8 100</td> <td></td> <td>8 300</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tillstånd att driva<br/>Redovisningscentral</td> <td>7 500</td> <td></td> <td>18 000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Undantag föreskrifter<br/>yrkeskunnande TFL prov</td> <td>3 500</td> <td></td> <td>3 900</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tillsyn av<br/>taxiföretag</td> <td>1 600</td> <td></td> <td>2 500</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> |   | Avgift<br>ag | Förs<br>l | Avgift<br>ag | Förs<br>l | AnsökanTFL | 2 300 |  | 2 700 |  | Förhandsbesked TFL | 1 300 |  | 1 700 |  | Taxitillstånd | 8 100 |  | 8 300 |  | Tillstånd att driva<br>Redovisningscentral | 7 500 |  | 18 000 |  | Undantag föreskrifter<br>yrkeskunnande TFL prov | 3 500 |  | 3 900 |  | Tillsyn av<br>taxiföretag | 1 600 |  | 2 500 |  | <p><b>Tillstånd att driva redovisningscentral</b></p> <p>Inom detta område av har vi ett utarbetat underskott. Kostnaderna och underskott ska på ett rättvist sätt fördelas ut i gruppen av avgifter, vilket bland annat görs genom att titta på hur lång uppskattad handläggningstid ett ärende har. Denna ärendetyp har en lång genomsnittlig handläggningstid.</p> <p>Vi kan konstatera att för prövningen av tillstånd att driva redovisningscentral har vi en beräknad avgift som inte når upp till full kostnadstäckning.</p> <p>Volymerna för ansökningar om att driva redovisningscentral är oförändrad. Antalet taxiresor påverkar inte antalet ansökningar om att driva redovisningscentral. Vi har inte haft några ansökningar de senaste åren.</p> <p><b>Avgift för tillsyn av taxiförlegitimation</b></p> <p>Denna avgift remitterades 2021, inför 2022 års avgiftsföreskrift. Då beskrev vi avgiftsförändringen på följande vis i dokumentet över beskrivningar: <i>Enligt taxitrafikförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt taxitrafiklagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vi har hittills inte använt bemyndigandet, vilket innebär att innehavare av taxiförlegitimation inte betalar någon avgift för tillsynen. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi en årsavgift på 175 kronor per innehavare.</i></p> |
|   | Avgift<br>ag  | Förs<br>l                               | Avgift<br>ag | Förs<br>l |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |
| AnsökanTFL                                      | 2 300   |   | 2 700        |           |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |
| Förhandsbesked TFL                              | 1 300   |   | 1 700        |           |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |
| Taxitillstånd                                   | 8 100   |   | 8 300        |           |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |
| Tillstånd att driva<br>Redovisningscentral      | 7 500   |   | 18 000       |           |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |
| Undantag föreskrifter<br>yrkeskunnande TFL prov | 3 500   |   | 3 900        |           |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |
| Tillsyn av<br>taxiföretag                       | 1 600   |   | 2 500        |           |              |           |            |       |  |       |  |                    |       |  |       |  |               |       |  |       |  |  |       |  |        |  |   |       |  |       |  |                           |       |  |       |  |  |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---|---|
|               | <p>Det kan tyckas som om dessa höjningar inte är så stora, förutom den vad avser tillstånd att driva redovisningscentral som vi återkommer till nedan, men utan att få svar på frågan om avgiftsintäkten, som går 'direkt vidare till statskassan' verkligen motsvaras av myndighets anslaget, går det inte att med säkerhet säga att höjningen är berättigad.</p> <p>Det som dessutom är än mer viktigt är en precisering av den balansering av avgifts-höjningarna vi kan enligt myndigheten förvänta oss fram till 2028. Kommer det balanserade höjningar av liknande storleksart under nästkommande år fram till 2028 eller kan de variera. Om höjningarna skall balanseras fram till 2028 borde myndigheten redan nu kunna redogöra för 'underskottet' och presentera en balanserad tabell fram till 2028. Att så inte skett föranleder frågan om balanseringen även tar höjd för kommande ännu ej inträffade kostnadsökningar vilka vi varken kan beräkna, uppskatta eller bedöma om de är berättigade. Frågan ställs då också om kommande ännu ej inträffade kostnadsökningar verkligen motsvaras av ökade myndighetsanslag i samma omfattning.</p> <p>Vad gäller frågan om den kraftigt höjda avgiften för tillstånd att driva redovisningscentral motiveras höjningen bland annat med 'lägre volymer'. Det låter konstigt då taxameteruppgifter enligt lag måste överföras till en redovisningscentral. Beror dessa 'lägre volymer' på minskat taxiresande under covid-19 pandemin? I så fall bör avgifts-höjningen justeras nedåt 2024 när taxiresandet förmodligen åter är på 2019 års nivåer.</p> <p>En helt ny avgift – som då inte har funnits tidigare – och som kan ifrågasättas är den tidigare beslutade avgiften om 175 kronor för tillsyn av taxiförarlegitimation som per den 1/1 2023 införs fullt ut. Svenska Taxiförbundet saknar en motivering till varför denna tillsynsavgift finns överhuvudtaget. Det kan på goda grunder ifrågasättas varför den införs överhuvudtaget och har den någon påverkan på taxinäringen så är det nog en negativ sådan. Transportstyrelsen har inför avgiftens introducerande valt att skicka ut skrivelser till alla som har en taxiförarlegitimation där ett aktivt val krävs för avregistrering. Det kan inte uteslutas att många helt enkelt missat detta, speciellt då skrivelser gick ut under sommaren. Men framförallt kan många med aktiv taxiförarlegitimation men som av olika anledningar valt att inte köra taxi längre nu se denna avgift som 'droppen som fick bägaren att rinna över' och aktivt välja att dra tillbaka sin taxiförarlegitimation. Åtgärden, att införa en helt ny avgift utan någon egentligen</p> | <p>I föreskriftsförslaget och sedan det beslutade förslaget framgår att avgiften först skulle träda i kraft den 1 januari 2023.</p> <p>Avgiften kommer inte behandlas mer vid detta remisstillsfälle.</p> |



| Remissinstans                              | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|--|--|--|
|  | <p>motivering, kan då få den följden att taxinäringen förlorar många deltidsförare som annars skulle ha kunnat rycka in sporadiskt, som tex studenter men även äldre som kan tänkas vilja köra lite då och då för att dryga ut kassan. En redan ansträngd situation med förarbrist blir då knappast bättre med införandet av denna avgift.</p> <p><b>Sammanfattning</b><br/>Svenska Taxiförbundet förordar att myndigheten skjuter upp de föreslagna avgifts-höjningarna till dess att en genomlysning av kostnadsökningarna presenterats och det redovisats att avgiftsintäkterna fullt ut motsvaras av myndighetsanslagen. Frågan om de balanserade höjningarna fram till 2028 fullt ut kan härledas till upplupna kostnads-ökningar vilka uppstod under covid-19 pandemin eller om de även tar höjd för kommande ännu ej inträffade beräknade kostnadsökningar hos myndigheten bör besvaras och redogöras för.</p> <p>Först när så skett 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 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.</p> |  |
| Polismyndigheten                           | Inga synpunkter  | -  |
| Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister | <p>Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara Transportstyrelsens förslag till förändrade avgifter från och med 1 januari 2023. SMC vill bidra med följande kommentar.</p> <p><b>Avgifthöjning för en ansökan om förarutbildning och förarprövning.</b><br/>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.</p>  | <p><b>Förarutbildning och förarprövning samt undantag från kraven</b><br/>Transportstyrelsen har inom området ett stort ackumulerat underskott då Transportstyrelsen inte har höjt avgifterna i den mån som behövs för att nå full kostnadstäckning.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|--|---|
|               | <p>Dock vill SMC lyfta aspekten att de sammanlagda avgifterna för ansökan ett tillstånd att driva en trafikskola innebär en höjning med 13 procent om man vill starta en trafikskola som erbjuder undervisning för bilar samt mopeder och motorcykel (introduktion, utbildning samt risk 1 &amp; 2). Enligt förslaget ökar avgifterna från 57 400 SEK till 65 300 SEK vilket innebär krav på en högre startkapital för den enskilde entreprenören som vill starta en verksamhet.</p> <p>Det råder brist av trafikskolor i flera delar av Sverige för bil, moped och motorcykel. En höjning på 13 procent underlättar inte tillgång till förarutbildning i glesbygd och växande tätorter. Dessutom innebär denna avgiftshöjning ökade kostnader för eleverna eftersom trafikskolorna kommer att överföra kostnaderna på lektionspris och annat. Tillgängligheten till en trafikskola kan därmed begränsas ytterligare och sannolikt dyrare vilket står i kontrast till regeringens tydliga mål och satsningar på ett hållbart Sverige där man ska kunna leva, utvecklas, verka och förverkliga sina drömmar, oavsett var man bor.</p> <p><b>Undantag från föreskrifter om förarutbildning och förarprövning</b><br/>Från och med den 1 december 2021 får en privat handledare endast ha högst fem elever samtidigt. Ett handledarskap gäller fem år oavsett om eleven har tagit sitt körkort under den gällande 5-årsperioden och det finns i dagsläget ingen möjlighet att ta bort eleven från ens egen handledareprofil hos Transportstyrelsen. För den som har fem elever under en femårsperiod krävs det en ansökan om undantag från föreskrifter om förarutbildning samt medborgaren åläggs en avgift på 2 600 SEK. Den föreslagna höjningen på 11 procent till 2 900 SEK blir därmed även ett ekonomiskt hinder för den enskilde medborgaren som vill ställa upp som privat handledare för makar, sambor, barn och vänner om den som vill bli handledare redan har fem elever registrerade till sig.</p> <p><b>Gamla handledarskap och GDPR</b><br/>SMC ställer sig frågande om registrerade handledarskap från före 2012 samt kvarstående elever under fem år som har klarat körkortet i registrering till en enskild är förenligt med GDPR. Lagringsminimering är en av dataskyddsprinciperna och handlar om att personuppgifter endast behandlas så länge de behövs för ändamålet. Inom offentlig verksamhet innebär lagringsminimering att det finns ordning och reda bland myndighetens information, att</p> | <p>Transportstyrelsen förstår att framförallt nystartade småföretagare kan vara känsliga för sammantaget stora startkostnader, men myndigheten har inte rätt att beräkna avgiftsnivåer utifrån ett företags bedömda betalningsförmåga.</p> <p>Med denna avgiftshöjning når vi full kostnadstäckning och skapar årlig balans mellan kostnader och intäkter. Transportstyrelsen utreder vidare hur det ackumulerade underskottet ska tas om hand.</p> <p><b>Handledarskap och GDPR</b><br/>Frågan är inte föremål för diskussion i denna avgiftsremiss.</p> <p><b>Fråga om trafiksäkerhetsgranskningar</b><br/>Frågan är inte föremål för diskussion i denna avgiftsremiss.</p> <p><b>Automatisering av process för körkortstillstånd</b><br/>Generellt har Transportstyrelsen inte identifierat några generella problem med förseningar inom processen för körkortstillstånd. Det har funnits ett mindre antal ärenden som krävt särskild utredning, och där myndigheten behövt längre tid än planerat. Detta bedöms dock inte vara relaterat till den genomförda automatiseringen.<br/>Myndigheten är medveten om de aktuella fallen och arbetar med åtgärder för att inte samma problem ska uppstå igen.</p> |

| Remissinstans            | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--------------------------|---|---|
|                          | <p>information rensas, arkiveras och gallras. SMC anser att detta inte är fallet då det gäller privata handledare.</p> <p><b>Trafiksäkerhetsgranskningar</b><br/>Transportstyrelsen tar en avgift för prövning av en ansökan om godkännande som säkerhetssamordnare och trafiksäkerhetsgranskare. SMC ställer sig positivt att Transportstyrelsen granskar personen som har en viktig uppgift att fylla. SMC noterar genom skrifter, rapporter och statistiken att denna grupp tyvärr verkar inte vara medveten om att motorcyklister ingår i den oskyddade trafikantgruppen och att trafiksäkerhetsanalysen även ska omfatta MC och mopeder.</p> <p>Några frågeställningar från SMC är: Hur säkerställa Transportstyrelsen att personerna innehar rätt kompetens och utbildning utifrån Transportstyrelsens egna föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerheten? Hur motsvarar avgiften denna säkerställning och granskning samt en utvärdering av kompetensen? Hur arbetar Transportstyrelsen för att upprätthålla kraven på saklighet och opartiskhet vid granskningen av ansökan om godkännande som säkerhetssamordnare och trafiksäkerhetsgranskare? Ingår detta arbete i den föreslagna avgiften?</p> <p><b>Automatisering och e-tjänster</b><br/>Transportstyrelsen har som ambition att kontinuerligt arbeta med att förbättra processer och arbetssätt genom automatisering och e-tjänster. Produktivitet och effektivitet är viktiga utgångspunkter i e-förvaltningen. Under 2022 har SMC kontaktas av körkortstagare som fått vänta länge på körkortstillstånd och ännu längre på godkännande av handledare. Det är viktigt att effektiviseringsprocessen resulterar i avgiftssänkningar och förbättrad service för medborgarna.</p> |   |
| Länstrafiken - Jönköping | Transportstyrelsen lämnar årligen ett förslag på avgiftsförändringar, även denna gång lämnas förslag som har stor påverkan på branschen. De föreslagna ändringarna följer inte något index som annars brukligt inom branschen för att täcka årligen ökade kostnader.  | <p><b>Förslag på indexuppräknning av avgifter</b><br/>Transportstyrelsen har i regel full kostnadstäckning som krav på våra avgifter och kan inte justera avgifter enbart</p> |

| Remissinstans                     | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|-----------------------------------|--|---|
|                                   | <p>Vi föreslår att myndigheten för den verksamhet som bedrivits väsentligen oförändrad under året endast ges möjlighet till en avgiftsjustering motsvarande t.ex. SCBs LCI (Labour cost index).</p> <p><b>7.4.1 Förändrad avgift för taxiförarlegitimation</b><br/>Vi stödjer inte förslaget till höjning av avgiften utan föreslår en höjning enligt index.</p> <p><b>7.4.2 Förhandsbesked om taxiförarlegitimation</b><br/>Vi stödjer inte förslaget till höjning av avgiften utan föreslår en höjning enligt index.</p> <p><b>7.5.3 Förändrad avgift för tillstånd linjetrafik inom EES</b><br/>Det vore önskvärt men en mer förutsägbar förändring av avgiften. I förslaget från 2021 för 2022 års avgifter föreslog myndigheten att avgiften skulle höjas från 5700 till 6100 kronor. I årets förslag föreslås en sänkning från 6000 kronor till 5900 kronor.</p> <p><b>7.5.9 Förändrad avgift för tillstånd att driva redovisningscentral för taxitrafik</b><br/>Vi stödjer inte förslaget till höjning av avgiften utan föreslår en höjning enligt index.</p> <p>I övrigt ställer vi oss bakom remissvaret från Svensk Kollektivtrafik.</p> | <p>med hänsyn till indexuppräknning då bland annat kostnader och intäktsgrundande volymer kan slå olika år för år.</p> <p><b>Tillstånd linjetrafik inom EES</b><br/>Kostnadsmassan varierar över tid och våra kalkylerade avgifter kan därmed slå olika år från år. Våra avgifter ska nå full kostnadstäckning och i beräkningsmodellen ingår faktorer som prognosticerade kostnader och prognosticerade intäktsgrundande volymer för de kommande åren samt eventuella ackumulerade underskott.</p> |
| <p>Näringslivets Transportråd</p> | <p>Näringslivets Transportråd (NTR) har fått förslaget till avgiftsförändringar för 2023 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>   |   |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---|---|
|               | <p>Våra synpunkter lämnas under rubrikerna nedan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet;</li> <li>• Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare;</li> <li>• Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi;</li> <li>• Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter.</li> </ul> <p><b>Anslagsfinansiera hela Transportstyrelsens verksamhet</b></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 2023 finns inom luftfart, sjöfart och vägtrafik medan inga avgiftsförändringar föreslås på järnvägsområdet. Transportstyrelsen skriver dock att avgifterna inom området justerades redan i samband med att fjärde järnvägspaketet införlivades i svensk författning den 1 juni 2022. Transportstyrelsen anger att den inte genomförde tillräckliga avgiftshöjningar under pandemin, vilket föranlett underskott inom luftfart, sjöfart och vägtrafik. Regeringen har sedermera medgett Transportstyrelsen en längre tid än vanligt, till och med 2028, att balansera avgifterna för att undvika alltför stora avgiftshöjningar. Trots den förlängda tiden för balans behöver myndigheten öka intäkterna inom flera områden, varför förslaget innebär ett flertal avgiftshöjningar till 2023.</p> <p>Sammantaget beräknas dock avgiftsuttaget 2023 minska med cirka tre procent jämfört med 2022. Transportstyrelsen anger att förändringen i avgiftsuttaget är en följd av både volymförändringar och ändrade avgiftsnivåer.</p> <p>För 2023 föreslås för luftfart avgiftshöjningar inom flera områden. För sjöfart föreslås också flera avgiftshöjningar avseende bland annat årliga tillsynsavgifter för fartyg och lotsdispenser. Totalt beräknas avgiftsuttaget dock minska med 14 procent från 2022 till 2023, vilket bland annat är en följd av volymminskningar inom området vattenskoter.</p> |   |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p>För vägtrafik föreslås både avgiftshöjningar och -sänkningar som sammantaget ändå innebär att det totala avgiftsuttaget kommer att minska med fyra procent. Minskningen är främst hänförligt till att balansera ett överskott inom vägtrafikregistret. Dock genomförs ett flertal avgiftshöjningar för att balansera ackumulerade underskott inom tillståndsprövning och tillsyn, däribland höjda avgifter mot yrkestrafikföretag.</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 heller i år genomfört.</p> <p><b>Stabila och förutsägbara villkor är viktiga för transportköpare</b></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. Näringslivets Transportråd ser en risk att Transportstyrelsens avgifter för efterföljande år kommer att behöva höjas till följd av implementeringen av EUs fjärde järnvägspaket som är kostnadsdrivande.</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 2023” att myndigheten ”gör årligen en översyn av avgifterna så att våra intäkter på sikt motsvarar våra kostnader och i övrigt stämmer överens med gällande principer.”. Enligt Näringslivets Transportråd är det viktigt att Transportstyrelsen även håller fast vid den tidigare uttalade ambitionen att hålla avgifterna stabila och undvika justeringar varje år. I linje med det är det välkommet att Transportstyrelsen medgetts tid till och med 2028 att balansera avgifterna efter underskottet som uppstod under pandemin.</p> |   |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <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 3 kommunicera en transparent och rimlig prissättning av kostnader samt att ta tillvara alla möjligheter som föreligger till att effektivisera verksamheten.</p> <p><b>Ta fram en långsiktig och med andra transportmyndigheter koordinerad avgiftsstrategi</b></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 industrin och handelns internationella konkurrenskraft. Transportmyndigheterna koordinerar inte sina olika avgiftshöjningar. Istället fattas besluten i stuprör myndighet för myndighet.</p> <p><b>Öka automatiseringsgraden ytterligare i Transportstyrelsens olika verksamheter</b></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 kunskapsupbyggnad 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 automatisk handläggning minska myndighetens kostnads massa. Näringslivets Transportråd önskar en redovisning av kostnadsbesparingar som uppstår genom ökad digitalisering och automatisering av Transportstyrelsens verksamhet.</p> |   |

| Remissinstans               | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|-----------------------------|---|--|
|                             | Värt att notera är att Transportstyrelsen skriver i remissmaterialet att: "...myndigheten hanterar 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.  |  |
| Fordonsbesiktningsbranschen | Inga synpunkter   | -  |
| Svenska flygsportförbundet  | <p><b>Allmänt</b></p> <p>Svenska Flygsportförbundet (FSF) samlar och representerar utövare av svensk flygsport inom åtta grenar: ballong, fallskärm, hängflyg, konstflyg, modellflyg, motorflyg, segelflyg och skärmflyg. Att Transportstyrelsens (TS) uttag av avgifter är korrekt, rimlig, proportionell och rättfärdig är avgörande för förbundets grenförbund och en nyckelfråga i förbundets löpande arbete att tillgodose flygsportutövarnas behov och intressen på riksnivå. Sett till förslaget i remissen är FSF:s bedömning att det inte innebär några väsentligt avgörande förändringar för utövarna inom grenförbunden. Därmed inte sagt att det inte finns utrymme för synpunkter.</p> <p><b>Avgiftsuttag för flygsportare</b></p> <p>FSF saknar i remissen en diskussion kring avgifterna i förhållande till målgruppen eftersom en majoritet av sportens utövare är amatörer i all bemärkelse och har följaktligen bara kostnader, inga intäkter, för sin hobby. Varje avgiftshöjning blir ännu en ekonomisk pålaga i en sport som från början kostar en hel del pengar att utöva.</p> <p>Att TS har kostnader för det arbete som måste utföras enligt lagar och förordningar ligger i sakens natur men fritar inte myndigheten från ansvaret att lyfta och diskutera till exempel frågor om avgifternas storlek, proportionalitet, existensberättigande med mera.</p> <p>Med formuleringar kring krav på kostnadstäckning ber FSF att få påminna om de av TS föreslagna förändringarna för ett antal år sedan gällande järnvägstrafiken, vilket om de gått igenom innebär ett existentiellt hot mot majoriteten av landets museijärnvägar. Nu föreligger inget sådant avseende avgifterna kring luftfart, men frånvaron av en principdiskussion skulle på</p> | <p><b>Transportstyrelsens finansieringsform</b></p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Avgiftsförändringar, effektiviseringar och digitalisering</b></p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Avgifter för en hobby</b></p> <p>Vi får ofta synpunkten att de avgifter som upplevs som höga hotar enskildas möjligheter att utöva sina intressen eller sin hobby för att det blir för dyrt. Det är givetvis beklagligt. Men vi har svårt att se att särskilda hänsyn kan tas till hobbyutövare vid avgiftsättningen. Det går inte att inom gällande regelverk bestämma storleken på avgifterna på ett sådant sätt att vissa intressen skulle främjas särskilt. Det finns många fritidssysselsättningar där kostnaderna kan vara relativt höga. Om avgiftsättningen skulle anpassas efter hobbyutövare, måste det finnas klara direktiv som pekar i riktningen att hobbyutövning ska undantas från konsekvenserna av avgifter som upplevs som höga. Därför</p> |



| Remissinstans               | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|-----------------------------|--|---|
|                             | <p>sikt kunna leda till en liknande avgiftssituation där sportens utövare av ekonomiska skäl väljer att lägga ner.</p> <p>Diskussionen om kostnadstäckning måste föras utifrån vad målgruppen för avgifterna faktiskt kan förväntas vara beredda att betala; inga utövare, inga avgifter att debitera ut, följaktligen ingen kostnadstäckning, om man drar resonemanget till sin spets. Till en viss gräns blir det naturligtvis lägre kostnader för TS om det är färre flygsportare som genererar arbete för myndigheten, men de fasta kostnaderna i form av IT-stöd med mera kommer kvarstå oavsett.</p> <p>Att förvänta sig att sportens utövare betalar för de tjänster som TS tillhandahåller är ett rimligt krav att ställa. Men om myndigheten har kostnader som inte står i proportion till antalet utövare – vilket nog kan anses vara sannolikt i Sverige – kanske en centralisering på europeisk nivå skulle vara ett sätt att sänka kostnader kring flygsporten (jämför med till exempel LAPL).</p> <p>Alternativt en radikalare syn på till exempel vilken komplexitetsnivå på IT-stöd som kan anses vara rimligt för ett register kring certifikat, behörigheter, luftfartyg och annat relaterat till flygsporten. Och så vidare.</p> <p>Svenska Flygsportförbundet saknar principdiskussionen och uppmanar Transportstyrelsen att påbörja ett sådant arbete tillsammans med flygsportens utövare.</p> | <p>kan inte allmänflyget särskiljas från det kommersiella flyget inom ramen för gällande regelverk för avgiftssättningen.</p> <p>Vi vill dock medverka till att det blir så enkelt och billigt som möjligt att utöva sitt flygintresse med bibehållen säkerhet. Det gör vi genom att vi verkar för att effektivisera regelverk, tillsyn, registerhållning och processer kopplade till dessa uppdrag samt genom att förenkla och minimera kraven där så är möjligt med bibehållen hänsyn till de mål som finns med verksamheten.</p> |
| Svenska ballongfederationen | <p>Svenska Ballongfederationen har mottagit Transportstyrelsens förslag om ändrade avgifter och har inga invändningar mot förelagda avgifter, men föreslår däremot en förändring vad gäller Avregistrering från luftfartygsregistret.</p> <p>I nuläget är denna avgift 5000 kr vilket får till följd att många innehavare av varmluftsballonger, främst privatpersoner och klubber, väljer att årligen betala registerhållningsavgift även för ballonger som inte längre är luftvärdiga och inte heller avser bli det.</p> <p>- Svenska Ballongfederationens föreslår att avgiften för avregistrering från luftfartygsregistret skall vara densamma som den årliga registerhållningsavgiften.</p> <p>Genom denna avgiftsförändring ser Svenska Ballongfederationens att luftfartygsregistret bättre reflekterar de luftfarkoster som faktiskt är operativa.</p>  | <p><b>Avregistrering från luftfartygsregistret.</b></p> <p>Vi noterar synpunkten angående avgiften för avregistrering från luftfartygsregistret och ska beakta den i framtida avgiftsjusteringar.</p>   |

| Remissinstans                | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|------------------------------|--|--|
| Mobility Sweden              | Inga synpunkter  | -  |
| Försvarsmakten, högkvarteret | Inga synpunkter  | -  |
| Svenska färdtjänstföreningen | <p>Svenska Färdtjänstföreningen får härmed avlämna följande remissyttrande på ovan rubricerat förslag.</p> <p>Det går inte att se hur avgiftshöjningarna har beräknats. Det finns inte heller några incitament i modellen för att myndigheten ska effektivisera sin verksamhet med ökad digitalisering, ökad kompetens och förenklingar. Avgiftsmodellen bygger idag på att myndigheten antingen debiterar tillsynsobjektet per timme eller i fasta prisbelopp. I de senare kommer myndigheten på att de inte räcker och ändå höjer avgifter till året efter. Inom de flesta verksamheter pågår ett ständigt arbete med att effektivisera och förenkla och därmed minska kostnaderna. Något sådant redovisas inte i förslaget.</p> <p>Taxibranschen har generellt stora problem med personalförsörjning. Flera andra branscher har det inte samma höga krav på kontroll vad det gäller yrkeskunnande mm. Detta gäller inte minst budbilsbranschen. Inte heller kräver man där en särskild behörighet. Ett "enkelt B-kort" räcker. Att i det läget lägga ytterligare avgifter på branschen är vare sig särskilt genomtänkt, klokt eller samhällsekonomisk motiverat.</p> <p>Den avreglering av taximarknaden som skedde den 1 juli 1990 gav upphov till en viss turbulens de efterföljande åren. Genom riksdagsbeslut 1994 beslöts att en förarlegitimation skall återkallas om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger. Frågor om återkallelse prövades av den länsstyrelse som hade beslutat om legitimationen. Denna uppgift flyttades 2010 till Transportstyrelsen. Detta var alltså fram till i dag en ren "myndighetsuppgift". Vad som föranlett att denna uppgift skall finansieras – inte av de som granskas utan av kollektivet – redovisas inte.</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 obegripligt. Dessutom den tillsyn som bedrivs måste vara omfattande eftersom avgiften ska rendera mer än 13 mkr (78327 leg * 175 sek = 13 707 225</p> | <p><b>Avgift för tillsyn av taxiförarlegitimation</b></p> <p>Denna avgift remitterades 2021, inför 2022 års avgiftsföreskrift. Då beskriv vi avgiftsförändringen på följande vis: <i>Enligt taxitrafikförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt taxitrafiklagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vi har hittills inte använt bemyndigandet, vilket innebär att innehavare av taxiförarlegitimation inte betalar någon avgift för tillsynen. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi en årsavgift på 175 kronor per innehavare.</i></p> <p>Avgiften behandlas inte mer vid detta remisstillsfälle.</p> |

| Remissinstans                 | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|-------------------------------|---|---|
|                               | <p>sek) Det är i och för sig glädjande att man satsar på tillsynen för den har under många år varit bedrövlig. 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 innehavaren begär det" (3 kap 11§ taxitrafiklagen) eftersom man är ovillig att betala en avgift 2022-08-23 SFF Org.nr.: 85 72 09-96 07 Svenska Färdtjänstföreningen Bankgiro: 5725-4666 Odelbergsvägen 73 Innehar F-skattebevis 122 37 Enskede SFF Svenska Färdtjänstföreningen som man inte ser något skäl till för stunden. Detta kommer ytterligare att förvärpa den besvärliga personalförsörjningen som redan i dag finns. Vad avser övriga föreslagna höjningar kan ett likartat resonemang föras. Rekryteringsproblemen efter pandemin är för branschen stora. Att i det läget höja avgifter för taxiförarlegitimation. förhandsbesked mm är oklokt.</p> <p>Mer är 50% av taxiföretagens tjänster köps av kommuner och regioner, Det innebär att många av de höjningar som föreslås kommer att "transporteras" till dessa. I sista hand kommer skattebetalare eller nyttjare av dessa offentliga tjänster att drabbas. Detta i en tid då staten manar till återhållsamhet med prishöjningar för att inte "elda på" inflationen.</p> <p>Svenska Taxiförbundet har på uppdrag av TV4Nyhetererna gjort en undersökning hos landets taxiföretag, där 85 procent av taxibranschens företag har svarat. Behovet är störst i våra stora städer, men det finns ett rekryteringsbehov i hela landet. Enkäten visar att det idag saknas runt 7 000 taxiförare för att behovet av körningar ska kunna täckas. Läget är så akut att taxiförbundet pratar om taxidöden. Att i detta läge genomföra åtgärder som ytterligare förvärrar bristen är ogenomtänkt och strider mot de uppställda transportpolitiska målen.</p> <p>Vi ställer oss också frågan om det finns författningsstöd för denna avgift inte minst mot bakgrund att någon avgift inte tagits ut på knappt 30 år.</p> |   |
| Trafikverket                  | Inga synpunkter   | -   |
| Motorhistoriska riksförbundet | <p>Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) har beretts tillfälle till yttrande i ovan rubricerat ärende och framför i anledning härav följande:</p> <p>I år föreslås sänkningar på två områden som berör de historiska fordonen. Dels VTR-avgiften som sänks från 75 till 62 kronor dels avgiften för ursprungskontroll som sänks från 1100 till 850 kronor. Lägre avgifter är givetvis tacksamt och vi har inget att invända mot förslagen.</p>   | <p><b>Begäran om befrielse från avgift för veteranfordon</b></p> <p>Avgifterna är inte föremål för diskussion vid detta remisstillsfälle.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---|--|
|               | <p>De procentuellt kraftiga svängningarna upp och ner fortsätter över tid. Förklaringen till sänkningen är upparbetade överskott vilket innebär att de som t ex ansökt om ursprungskontroll under senare år helt enkelt har betalt för mycket och att den som nu söker sannolikt subventioneras av dessa.</p> <p>MHRF efterlyser även i år information gällande hur Transportstyrelsens kostnader för ursprungskontrollen har eller förväntas att förändras baserat på volym, tex antal ansökningar och bemanning över tid samt fördela interna kostnader för produkten och overhead-kostnader.</p> <p>MHRF har tidigare framfört önskemål om att VTR-avgiften ska vara differentierad där de historiska fordonen och förslagit att VTR-avgiften skall nedsättas till noll kronor för dessa fordon alternativt att avgiften avser en längre tidsperiod än ett år, förslagsvis tre. Det är ett önskemål som fortsatt kvarstår.</p> <p>VTR-avgiften MHRF önskar därför mer information om utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister, hur projektet avses drivas, till vilka kostnader, vad som är målsättningen samt hur Transportstyrelsen avser 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>MHRF önskar därför mer information om utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister, hur projektet avses drivas, till vilka kostnader, vad som är målsättningen samt hur Transportstyrelsen avser 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>Avgiften för dispenser, 3000 kronor, gällande undantag från krav på fordon i fordonsförordningen (2009:211) undantag från krav på motorfordons avgasrening i avgasreningsslagen (2011:318), och avgasreningsslagen och föreskrifter meddelade med stöd av dessa förordningar föreslås inte ändras. 2022 höjdes avgiften till 3000 kronor. Åren 2017 – 2021 var den noll kronor.</p> <p>En dispensprövning som innebär undantag från föreskrifterna är ibland och kan vara ett tecken på att föreskrifterna inte inkluderar alla tänkbara situationer liksom exkluderande där äldre krav utgått i senare föreskrifter och att dessa inte längre är lätta att tillgodogöra sig. Indirekt kan därför det ge ett sken av att retroaktiva krav införts på äldre fordon, krav som dessa varken kan eller ska omfattas av.</p> | <p>Hanteringen med undantagsprövning innebär kostnader för Transportstyrelsen som vi anser ska bäras genom en prövningsavgift av den som ansöker om undantag.</p> <p>Transportstyrelsen genomför löpande ett regelutvecklingsarbete och följer upp och bedömer kontinuerligt uppkomna regelförändringsbehov.</p> <p><b>Ursprungskontroll</b></p> <p>Volymerna kring ursprungskontroll har ökat under senaste åren, samtidigt som kostnaderna har varit oförändrade. Vilket har lett till att en avgiftsjustering behöver göras.</p> <p><b>Nytt VTR</b></p> <p>Transportstyrelsen arbetar med ett nytt VTR men kan inte svara på frågor kring det nya registret i samband med denna remiss som behandlar myndighetens avgiftsuttag.</p> <p><b>Subventionerad avgift för historiska fordon</b></p> <p>Transportstyrelsen saknar bemyndigande att frånga full kostnadstäckning för historiska fordon inom vägtrafikområdet. I samband med att frågan tidigare diskuterats har myndigheten inte bedömt att skälen är tillräckligt starka för att frånga principen om full kostnadstäckning gällande VTR-avgiften för dessa fordon.</p> |

| Remissinstans   | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---|---|---|
|   | <p>MHRF anser att det därför finns goda skäl för att Transportstyrelsen kostnader för dispenser inte ska täckas av avgifter. De ska i stället finansieras av staten. Att inte i föreskrifterna ta in alla upptäckliga regler som gällt från tid till annan får anses vara kostnadseffektiv både när föreskrifterna föreslås, ändras och när det ska läsas. Den kostnadsbesparing som myndigheten i sitt föreskriftsarbete uppnår genom att begränsa texten och reglerna i dessa bör mer än väl motivera att fordonsägaren inte ska behöva betala för en dispens. Det faktum att dispensen medges talar för att föreskrifterna kunnat ta höjd för behovet.</p> <p>För övrigt anser MHRF att Transportstyrelsen nu, 2022, bör kunna redovisa en expertinstans inom vägtrafikområdet i enlighet TS redovisning av regeringsuppdraget från den 20 december 2011. I uppdraget ingick att föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulthistoriska värden där någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsen ordinarie avgiftsättning kan vara motiverad. Såvitt är känt för MHRF har Transportstyrelsen till dags datum inte etablerat kontakt med en expertinstans som kan bedöma om en verksamhet är kulturhistoriskt intressant i likhet med expertinstanserna för flyg, fartyg och järnväg.</p> <p>MHRF ser bland annat avgiften för inköp av data från VTR skulle kunna vara föremål för en subventionerad prissättning för ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulthistoriska värden.</p> |   |
| Föreningen Sveriges<br>Trafikövningsplatser och<br>Sveriges skid-car banors<br>Riksorganisation | <p>Branschorganisationerna Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser och Sveriges Skid-Carbanors Riksorganisation företräder den absoluta majoriteten av landets riskutbildare som genomför den av Transportstyrelsen föreskrivna riskutbildning 2 avseende körkortsbekräftelse B. Föreningarna har med intresse tagit del av Transportstyrelsens remiss avseende ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016: 105) om avgifter (dnr TSF 2022-24).</p> <p>Myndigheten beskriver i underlaget att deras verksamhet måste ha täckning för de kostnader som är kopplade till de specifika arbetsuppgifter som genomförs. Vi har förståelse för detta och vill därtill framhålla att vi ser positivt på Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Detta då den bidrar till att säkra en hög utbildningskvalitet som i förlängningen kan bidra till samhällets långsiktiga trafiksäkerhetsmål likväl som att den skapar förutsättningar för sunda konkurrensvillkor i branschen. Därtill kan den bidra till att de enskilda företagens verksamhet</p>   | <p><b>Synpunkt om omotiverat höga avgifter</b></p> <p>Transportstyrelsen har mot bakgrund av vad som nämns under generella kommentarer inte kunnat höja avgifterna till att nå full kostnadstäckning de senaste åren. Det föreslår vi att göra nu. Avgifterna är beräknade mot de kostnader vi har, samt med hänsyn taget till ett ackumulerat underskott inom våra verksamheter som innefattar tillståndsprövning och tillsyn inom förarutbildning.</p> <p><b>Önskan om bredare tillsynsinsatser och offensivare tillsynsbesök</b></p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|--|--|
|               | <p>kan utvecklas och kvalitetssäkras. Som bransch upplever vi att Transportstyrelsen har förtroende för och generellt tillmäter medlemsföretagens verksamhet ett gott renommé.</p> <p>I remissmaterialet hävdas att de avgifter som erlaggs ska vara transparenta och återspeglas i en motprestation, vilken kan ske genom direkta tillsynsärenden hos en enskild tillståndshavare eller genom indirekta motprestationer som t.ex. registerhållning. Transportstyrelsen lyfter också fram att avgifter kan förändras över tid om verksamheten kan effektiviseras och att det medför besparingar. Därtill är det tacknämligt att myndigheten getts tiden fram till 2028 för att balansera avgifterna då pandemin påverkat dessa förutsättningar de senaste åren.</p> <p>Vi välkomnar även förhållningssättet att Transportstyrelsen vinnlägger sig om att avgiften för den enskilde tillståndshavaren ska vara förutsägbar. Detta bidrar till att våra medlemsföretag kan planera verksamheten. Vidare ser de båda branschorganisationerna positivt på att myndigheten löpande ser över sin verksamhet och kostnaderna för denna. Såväl Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser som Sveriges Skid-Carbanors Riksorganisation uppskattar Transportstyrelsens strävan att bedriva en så kostnadseffektiv verksamhet som möjligt.</p> <p>Föreliggande remiss ger sammantaget vid handen att Transportstyrelsen generellt sett höjer avgiften för områden som berör organisationernas medlemmar. Även om Transportstyrelsens tillsynsarbete ses som ett värdefullt inslag och ett viktigt bidrag för att kvalitetssäkra den dagliga verksamheten menar vi att avgifterna generellt sett upplevs som omotiverat höga.</p> <p>Transportstyrelsen baserar sin tillsyn till stor del utifrån ett riskbaserat urval, där insatser görs då misstanke om bristande utbildning eller liknande föreligger. Från vår sida vill vi framhålla vikten av att myndigheten gör bredare tillsynsinsatser och arbetar mer offensivt med tillsynsbesök ute hos trafikövningsplatserna. Vi anser att ett sådant förhållningssätt skulle bidra till ett än större förtroende för det arbete som Transportstyrelsen bedriver gällande tillsyn. Det skulle därtill sannolikt begränsa risken för illegal verksamhet och fusk i och med att risken för upptäckt skulle vara större och därmed avskräcka kriminella aktörer från att försöka etablera sig. Vi vill också framhålla att ett sådant arbetssätt med stor sannolikhet bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet över tid i och med att en ökad tillsyn successivt säkrar kvaliteten på körkortsutbildningen i dess helhet.</p> <p>Branschorganisationerna ser fram emot ett fortsatt konstruktivt samarbete med tillsynsmyndigheten och bidrar gärna till att i dialog med Transportstyrelsen säkra en effektiv tillsyn</p> | <p>Transportstyrelsen utvärderar regelbundet vår tillsyn och tillvägagångssätt. Urvalet är både risk- och indikationsbaserat, vilket innebär att vi dels planerar tillsynen efter en riskvärdering samt genomför tillsyn efter indikationer som uppstår.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|--|---|
| AOPA Sweden   | <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><i>Tillämplig lag</i></p> <p>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. Värt 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 ovan nämnda 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 ovan nämnda lagar som anger ramarna för TS att i egna förordningar stipulera avgifternas omfattning varför TS i sina författningssamlingar endast kan reglera sin</p> | <p><b>Gemensamma förutsättningar för avgifter inom staten</b></p> <p>Vissa gemensamma förutsättningar för hur myndigheter ska ta ut avgifter finns beskrivet i avgiftsförordningen (1992:191) och Ekonomistyrningsverkets föreskrifter.</p> <p>När det gäller generella synpunkter angående Transportstyrelsens finansiering hänvisar vi i övrigt till de generella inledande kommentarerna i detta dokument.</p> <p><b>Kostnader för personliga tillstånd</b></p> <p>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"> <li>– utveckling (blir årskostnad i form av avskrivningar)</li> <li>– den tekniska driften (se till att systemet tekniskt fungerar driftsäkert utifrån de krav på tillgänglighet och åtkomst som finns för varje system)</li> <li>– förvaltningen av systemet (till exempel anpassning till nya behov som systemet ska fylla, ny teknik som systemet ska anpassas till) upprätthållandet av it-säkerhetskraven</li> <li>– den registervård som måste göras i systemen (uppdatering av innehåll som adressuppgifter, giltiga certifikat etc.).</li> </ul> <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</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---|--|
|               | <p>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 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 luftfarmsmarknaden, dessutom utan kontroll vilket är förödande för rättsäkerheten.</p> | <p>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 bör sin andel av de indirekta kostnaderna.</p> <p><b>Kontroll av Transportstyrelsens avgifter</b><br/>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><b>Påverkan av volymer</b><br/>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> <p><b>Generell synpunkt om samma finansieringsprincip för alla trafikslag.</b><br/>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Finansiering av Transportstyrelsens regelarbete</b></p> |



| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|--|--|
|               | <p>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 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</p> | <p>Transportstyrelsens verksamhet beträffande regelgivning är skattefinansierad.</p> <p><b>Möjlighet att överklaga Transportstyrelsens avgifter</b><br/>Avgiftsbetalare har möjlighet att överklaga avgifterna till förvaltningsdomstolen.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---|---|
|               | <p>bedrivs 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 rättsäkerhetskänslighet. 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> <p><i>Transparens</i></p> <p>En viktig rättsäkerhetsfråga 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 tvingande för TS att framlägga alla omständigheter till grund för avgiften. Detta är en oerhörd viktig rättsäkerhetsfråga 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 rättsäkerhetssynpunkt.</p> |   |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---|---|
|               | <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 ansevärd 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, 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><b>Sammanfattning</b><br/>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> |   |

| Remissinstans  | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|----------------|---|--|
|                | <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 rättsäkerheten måste alla ekonomiska krav från TS på användare kunna gå att överklaga eller 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> |  |
| STR service AB | <p><b>Sammanfattning</b></p> <p>STR koncentrerar sig i detta remissvar på de förslag till avgiftsförändringar som berör förutbildning. STR värderar, som framhållit i tidigare remissvar etc., en proaktiv och väl fungerande regelverksutveckling och förvaltning av denna, högt. Detsamma gäller en 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>Samtidigt, för att de avgifter som tillståndsinnehavare och sökande betalar ska upplevas som motiverade, måste varje tillståndsinnehavare uppleva att man "får något" för pengarna. STR</p>   | <p><b>Synpunkt på kraftiga höjningar och fråga om korrekturfel</b></p> <p>Transportstyrelsens avgifter har under några inte nått upp till full kostnadstäckning. Därmed har ett stort underskott ackumulerats. Till 2022 genomfördes inte höjningen fullt ut som Transportstyrelsen först hade föreslagit.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---|--|
|               | <p>utvärderar kontinuerligt hur medlemmarna upplever tillsynen. Den sammanvägda uppfattningen bland STR:s medlemmar är att man anser att man inte får tillräckligt för de avgifter man betalar för tillsynen.</p> <p>Under pandemin har tillsynen påverkats och på frågan ”Har din skola haft/fått tillsyn under 2021? (d.v.s. att Transportstyrelsen granskat utbildning, deltagit på lektioner, genomfört uppföljande samtal med utbildningsledare)” har endast 10% svarat jakande varför endast dessa 10% kunde ge ett omdöme kring den upplevda kvaliteten på tillsynen. Mot bakgrund av att Covid-19 inte längre bedöms vara allmänfarlig och samhällsfarlig, bör det ske en full återgång till fysisk tillsyn under 2022 och att den sker i motsvarande omfattning som innan pandemin, varefter en klar majoritet av bl.a. STR:s medlemmar återigen bör kunna bedöma tillsynen och värdet av den.</p> <p>Övergripande kan man dock glädjande konstatera att trenden bland STR:s medlemmars avseende upplevelsen av tillsynen varit positiv under de 10 år som kvaliteten har mätts med en gradvis förbättring från 3,47 till 4,43 (6-gradig skala där 1=Mycket dåligt, 6=Mycket bra). Det är viktigt att utvecklingen upprätthålls för att upprätthålla legitimitet för tillsyn och kontroll. Centralt är därför att Transportstyrelsen tydligt och kontinuerligt redovisar omfattning och utfall av sin tillsyn. Arbetet mot det stora problemet med bl.a. falska trafikskolor är en central faktor som påverkar branschens acceptans för de avgifter som Transportstyrelsen tar ut. Nu finns det, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i tidigare utredning, ett Sveriges Trafikskolors Riksförbund Sidan 2 av 3 skärpt regelverk med bl.a. kraftigt ökade straffsats, varför det bör finnas goda förutsättningar att kraftigt minska den omfattande falska trafikskoleverksamheten och provbedrägerierna genom samordningsarbete mellan berörda myndigheter och stöd till polis och åklagare. Ö</p> <p>vergripande anser STR fortfarande att det ska vara lätt att göra rätt för såväl tillståndsinnehavare som kunder och omvänt ska det kosta att fuska och bryta mot regelverket. Detta så att sunda konkurrensvillkor kan säkerställas och upprätthållas. 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 Transportstyrelsen inte har lagligt stöd för regelrätta sanktionsavgifter, men ett arbete i riktning mot denna princip vore rimligt.</p> | <p>Genom våra föreslagna avgiftshöjningar inom detta område når vi löpande årlig balans. Transportstyrelsen utreder vidare hur det ackumulerade underskottet ska tas om hand.</p> <p>Det är ett korrekturfel, avgifterna föreslås sänkas för de tre tillståndstyper ni nämner.</p> <p><b>Avgiftssystem baserat på staffing</b><br/>Avgiftskonstruktion med staffing är inte föremål för diskussion vid detta remisstillsfälle.</p> <p>Transportstyrelsen använder sig i nuläget av denna modell som vi menar är förutsägbar, enkel att administrera och enkel att förstå.</p> <p><b>Egenkontroll för reduktion av tillsynsavgiften</b><br/>Transportstyrelsen ser positivt på att branschen tar ett ansvar och stöttar de medlemmar som har behov av det.</p> <p>Egenkontroll är inte föremål för diskussion vid detta remisstillsfälle.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p><b>STR har följande kommentarer:</b></p> <p>STR konstaterar att förslaget är att provningsavgifter totalt sett höjs med 16% vilket upplevs som relativt kraftigt, även med hänsyn taget till den rådande inflationen. I förslaget beskrivs det dock som att TS föreslår en höjning på "...samtliga ansökningsavgifter" men i tabellen anges i stället en sänkning för tre av dem (avser "Tillstånd att bedriva introduktionsutbildning", "Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet A1, A2 och A del 1" och "Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet B del 1"). Detta kan vara ett korrekturfel. Givet att skrivet förslaget gäller, är alltså höjningen totalt sett ändå kraftig.</p> <p>STR ser dock positivt på att Transportstyrelsen hörsammat de synpunkter som STR m.fl. framfört i tidigare års remissvar avseende att avgiftskonstruktionen avseende stafflade avgifter baserat på antal anställda, i praktiken gynnat större aktörer. Trafikutbildningsbranschen är en småföretagarbransch av trafikskolor och andra utbildningsföretag vilka till mycket stor majoritet hamnar i spannet 1 - 24 anställda. Det är principiellt viktigt att bibehålla och stötta en väl fungerade konkurrens och förutsättningar att bedriva professionell förarutbildning i hela Sverige, varför STR anser att detta är ett klokt förslag att Transportstyrelsen nu föreslår att avgifterna i detta avseende bibehålls för den absoluta majoriteten av utbildningsföretagen i branschen. STR ser även positivt på att avgifterna kring godkännande av personal inom trafikskola kraftigt sänks från 2900 till 1000 kr. vilket kan fungera som en motvikt till höjningen av avgifterna för behörighetsprovningarna.</p> <p>Det är sammantaget viktigt att stimulera till såväl nyetableringar och nyanställningar för att möta den ackumulerade efterfrågan på förarutbildning och därmed den brist på trafiklärare som råder. STR uppskattar att behovet totalt sett ligger i spannet 500 – 600 trafiklärare och konstaterar att det är positivt att antalet utbildningsplatser hos Yrkeshögskolan gradvis ökat de senaste åren och kommer att göra det under de kommande åren. Att avgifterna kring godkännande av personal inom trafikskola kraftigt sänks välkomnas extra mycket av detta skäl.</p> <p>STR anser dock fortfarande att det finns förbättringspotential i avgiftskonstruktionen. Den grundas nu på en rak avgift, dvs. att ingen staffling beroende på storlek på verksamheten görs. STR anser att i stället vore det bättre om avgiftssystemet var uppbyggt så att det 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.</p> |   |

| Remissinstans              | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|----------------------------|---|---|
|                            | <p>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>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 en s.k. Förbättringscoach vilken 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>   |   |
| Sveriges modellflygförbund | <p>Här kommer Sveriges Modellflygförbunds (SMFF) synpunkter på förslagen till avgifter som presenteras i remissen. Svaren är uppdelade utifrån punkterna i remissen.</p> <p><b>5.1.1 Förändrade avgifter för teoriprov</b></p> <p>Här var vi tydliga med hur många medlemmar som SMFF hade när avgifterna sattes från början och många av våra medlemmar flyger bara på godkända fält vilket medför att de inte behöver ett drönarkort. Om Transportstyrelsen har gjort egna bedömningar på antalet fjärrpiloter som kommer att ta ett drönarkort bör det inte drabba våra medlemmar. Här skulle en lösning kunna vara att organiserade modellflygare ligger kvar på samma nivå som nu medan övriga fjärrpiloter betalar avgiften som ni föreslår.</p> <p><b>5.1.2 Förändrade avgifter för registrering av drönanoperatörer</b></p> <p>Även denna avgift som är idag baseras på antaganden som TS gjort och inte på de medlemmar som var organiserade vid det tillfället. Även här skulle en lösning kunna vara att organiserade modellflygare ligger kvar på samma nivå som nu medan övriga fjärrpiloter betalar avgiften som ni föreslår. Som en ren registerhållningsavgift så bör den inte skilja sig direkt mellan olika</p> | <p><b>Avgifter för teoriprov.</b></p> <p>De medlemmar som inte berörs av drönarkort kommer även framöver inte beröras av avgiftsförändringen.</p> <p><b>Registrering av drönanoperatör.</b></p> <p>Vi noterar synpunkten angående avgiften för registrering av drönanoperatör och ska beakta den i framtida avgiftsjusteringar.</p> |

| Remissinstans                     | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|-----------------------------------|--|---|
|                                   | <p>trafikslag, t.ex. vägtrafikregisteravgiften föreslås sänkas till 62kr och då kan vi tycka att det bör vara samma avgift även för drönarpiloterna. Att bara hålla kvar en person i registret bör vara billigare än att registrera en ny.</p>   |   |
| Sveriges<br>Skeppsmäklareförening | <p>Sveriges Skeppsmäklareförening tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovan förslag.</p> <p>Vi lämnar inga synpunkter på de avgifter som bara drabbar svenskflaggade fartyg, där anser vi föreningen Svensk Sjöfart vara den rätta instansen att ge synpunkter.</p> <p>Däremot vill vi gärna ge synpunkter på förslagen om att kraftigt höja kostnaderna för lotsdispenser.</p> <p>Vi anser att det är helt fel att höja avgifterna så som förslaget nu föreligger! Och att dessutom säga att ökningarna kommer att fortsätta varje år till 2028, allt annat lika, är enligt vår mening helt fel väg att gå.</p> <p>Redan idag är det allt för många rederier som anser att det blir för dyrt att ta lotsdispens, särskilt i Vänern och Mälaren där man måste stapla flera lotsdispenser på varandra.</p> <p>Vi har förståelse för att Transportstyrelsen behöver öka kostnadstäckningen, men vi anser att det är helt fel väg att gå att ensidigt höja avgifterna för att uppnå den kostnadstäckningen. Istället bör det gå att effektivisera procedurerna för att kunna bevilja lotsdispens.</p> <p>Vi vill återigen damma av vårt förslag om en lotskommission som ska kunna se över vad som ska kunna göras för att få fler att ta lotsdispens. Det säger sig självt att det aldrig kan vara rätt väg att gå att öka kostnaderna för dessa dispenser. Allt för många rederier anser redan idag att det är för dyrt!</p> <p>Jag vill gärna här citera en medlem av vårt farleds- och lotsråd som tagit del av förslaget om höjning.</p> <p><i>"Vi hade i vintras en kapten som var väldigt villig att ta dispens i Mälaren.</i></p> | <p>Införandet av en lotskommission eller tillgången till lotsar för informationsresor är inget som faller inom avgiftsområdet och kommer därför inte att kommenteras här.</p> |



| Remissinstans               | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|-----------------------------|---|--|
|                             | <p><i>Han skulle gå på Mälaren hela vintern. Resultatet blev att vi betalade förskottet för dispens, och att vi fick trafikera Mälaren 4-5ggr innan vi hade fått lotsar som kunde ge informationsresor. Dessutom var det i princip omöjlig att få till praktiska och teoretiskt prov för det krävs två förordnande lotsar. Det slutade med att en hel vinter hade gått och vi kämpat och krånglat utan att vinna något. Kapten hade pluggat konstant.</i></p> <p><i>Ingen dispens, kapten signade därefter av och end of story. Ska man höja priset för dispens så måste det föregås av höjd standard och någon sorts prioritet. Som det ser ut nu tycker jag det är helt orimligt att höja priset.”</i></p>  |  |
| SMHI                        | Inga synpunkter   | -  |
| Trafikförsäkringsföreningen | Inga synpunkter   | -  |
| LFV                         | <p>Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.</p> <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 inte någon större förändring varför LFV inte har några synpunkter på avgiftsförslaget som sådant.</p> <p>LFV vill däremot 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>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), men snart behöver kunna planera för kommande referensperiod, RP4 som inleds 2025. LFV förutsätter att Transportstyrelsens avgifter utvecklas i linje med EUs krav på kostnadseffektivisering under kommande år</p> | <p><b>Långsiktig plan för avgifter</b></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> |

| Remissinstans    | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|------------------|--|--|
| Skärgårdsredarna | <p>Skärgårdsredarna vill först tacka för att vi beretts möjlighet att svara på denna remiss.</p> <p>Vi begränsar oss av naturliga skäl till att svara på och bemöta de förändringar som rör sjöfarten.</p> <p>Till att börja med kan man läsa att intäkterna från sjöfarten kommer att minska med ca 3% och då kan man tro att en sänkning av avgifterna var att vänta, men så var ju inte fallet, tvärtom.</p> <p>Minskningen av intäkterna är avhängiga av minskat kundunderlag dvs minskat svenskt tonnage och så vitt jag kan se, rör det inte den sjöfarten jag företräder.</p> <p>En kraftig höjning är att vänta på nästan alla fronter för oss inom Skärgårdsredarna.</p> <p>En minskning av kundunderlaget borde ju samtidigt betyda minskade arbetsinsatser men i stället vill man återställa balansen genom att höja avgifterna för de som är kvar och där finns hela vårt segment. Vi ser inga effektiviseringar i Ert förslag som skulle kunna spara en del utgifter och dessutom bespara en redan hårt ansatt bransch med ökade utgifter.</p> <p>Egenkontroll och nya regelverk skulle minska Transportstyrelsens börda och på det viset kunna minska avgiftsuttaget från kund då vi tog över den kostnaden med egen personal.</p> <p>Nu står vi kvar med kostnader för egen personal plus en höjning av avgifterna från myndigheten.</p> <p>Vi har haft en pandemi under två år, därefter ett krig i närområde som gör att energipriserna stigit med rasande fart, jag förstår att inflationen även drabbat Er, men troligen betydligt värre hos våra medlemmar.</p> <p>Vi står dessutom inför ett omställningsarbete för att klara framtidens utmaningar på miljösidan, där behöver vi hjälpas åt och gå hand i hand inte drabbas av ytterligare pålagor.</p> <p>När vi vill ha hjälp med regelverken för att kunna göra installationer av batterier och elmotorer hänvisar Ni gärna till klassen, då Ni enligt egen utsago saknar kunskaper, men om vi står för kostnaderna att utbilda Er personal kan Ni tänka Er att hjälpa oss.</p> <p>Tänk när vi kommer med vår elbil till bilprovningen om man då säger, ”vi har inte tillräckliga kunskaper om dessa bilar Ni måste först skicka oss på utbildning” Nej det här håller inte.</p> <p>Bara höjningen av certifikatskostnaderna är betydande, det kan inte vara rimligt.</p> | <p>Vi tackar för era synpunkter. Denna remiss rör dock bara ändringar av avgifter till 2023. Arbeta med att effektivisera verksamheten eller utveckla den enligt nya regelverk är inget som kommer att redovisas i remiss för avgiftsförändringar.</p> |

| Remissinstans            | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--------------------------|---|---|
|                          | <p>Nu måste vi ta ett par steg tillbaka och fundera över vad kan vi göra? vad ska vi göra? och hur effektiviserar vi tillsammans för att nå målen, det kan inte bara handla om att höja priset.</p> <p>Att inte höja priset alls är redan det en betydande höjning, då underlag och arbetsinsatser borde minskat.</p> <p>Att sitta med ett stort antal medarbetare i EU och IMO för att försöka lösa världens miljöproblem håller inte när vi har en inhemsk skärgårdsflotta som behöver hjälp och som dessutom VILL vara med och bidra till en bättre miljö, vi befinner oss dessutom i områden som är väldigt känsliga och där nyttan med satsningar på alternativa bränslen har stor påverkan. Som Ni säkert förstår av ovan vänder vi oss med kraft mot ytterligare höjningar och pålagor av redan för höga avgifter.</p>   |   |
| SSAB                     | – Inga synpunkter, <b>men</b> ställer sig bakom synpunkterna från näringslivets transportråd.   |   |
| Region Stockholm         | – Inga synpunkter / Positivt med stegvis avgiftshöjning   | -   |
| Svenska RC-flygförbundet | <p>Svenska RC-flygförbundet (RCFF) har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerade förslag angående förändrade föreskrifter om avgifter och vill därvidlag lämna följande kommentar.</p> <p>Det svenska modellflyget har under ett sekel bedrivits privat och i ideella föreningars regi med en hög nivå av säkerhet, utan allvarligare händelser som påverkat flygsäkerheten och med ringa behov av reglering och styrning från myndigheter. När det nu, beroende på den obemannade luftfartens utveckling, uppkommit ett behov av att på olika sätt reglera och kontrollera verksamheter med obemannade luftfartyg, så har en EU-lagstiftning införts som även ska tillämpas nationellt. I det inledande avsnittet av Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 påpekas under punkt 27 särskilt att:</p> <p><i>Eftersom modellflygplan betraktas som UAS och med tanke på den höga säkerhetsnivå som uppvisats vid verksamheten hos modellflygklubbar och modellflygföreningar bör det ske en smidig övergång från de olika nationella systemen till det nya unionsregelverket, så att sådana klubbar och föreningar kan fortsätta att verka som i dag och med hänsyn till befintlig bästa praxis i medlemsstaterna.</i></p> | <p><b>Avgifter för en hobby</b></p> <p>Vi får ofta synpunkten att de avgifter som upplevs som höga hotar enskildas möjligheter att utöva sina intressen eller sin hobby för att det blir för dyrt. Det är givetvis beklagligt. Men vi har svårt att se att särskilda hänsyn kan tas till hobbyutövare vid avgiftssättningen. Det går inte att inom gällande regelverk bestämma storleken på avgifterna på ett sådant sätt att vissa intressen skulle främjas särskilt.</p> <p>Det finns många fritidssysselsättningar där kostnaderna kan vara relativt höga. Om avgiftssättningen skulle anpassas efter hobbyutövare, måste det finnas klara direktiv som pekar i riktningen att hobbyutövning ska undantas från konsekvenserna av avgifter som upplevs som höga. Därför</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|--|---|
|               | <p>Med detta i åtanke vill vi fästa uppmärksamhet på att modellflyget är en helt och hållet ideell verksamhet som bedrivs av modellflygare av alla åldrar, antingen som en ren fritidssyssla/hobby eller som en idrott med tränings- och tävlingsaktiviteter. Verksamheten finansieras i huvudsak genom medlemsavgifter och är därigenom kostnads känslig, speciellt som även kostnaden för modellflygfältens arrenden, drift och underhåll i allt väsentligt bekostas genom medlemsavgifter.</p> <p>Avseende de aviserade höjningarna, en tredubbling av de individuella avgifterna för registrering och kompetensbevis, som anges i den aktuella remissen vill vi framhålla följande: Den förstudie som använts vid planering och uppbyggnad av registreringssystem för UAV (<i>HowCom; Transportstyrelsen, Förändrade drönanregler 2020, Rapport, förmätning &amp; Målgrupp, 2019-11-25</i>) rapporterade antalet drönanägare till 645 000 personer. Enligt muntlig kommunikation med Transportstyrelsen räknade man inte med att detta kunde användas som underlag för de förväntade intäkterna av registrerings- och certifikatsavgifter utan systemkostnaderna baserades på att ca 100 000 personer skulle registrera sig och avgiftsbeläggas. Enligt senaste uppgifter från TS är det i dagsläget ca 25 000 – 30 000 personer som registrerat sig i UAV-registret. Av dessa är i dagsläget ca 5000 organiserade modellflygare inom våra två modellflygförbund där vi också har som eget krav att medlemmarna registrerar sig för ett operatörs-ID. Troligen finns också ett stort mörkertal av icke organiserade modellflygare.</p> <p>Att i det läget tredubbla avgifterna för de som uppfyller registreringskravet för att finansiera ett system som dimensionerats för minst 4-5 gånger flera förefaller vara en felaktig väg att gå.</p> <p>Om man förutsätter att EU-s underlag och motiv för att reglera UAV-området är riktiga vore den rimligaste åtgärden att behålla de nuvarande avgifterna och istället satsa på att öka regelmedvetenheten och registreringsantalet till den kalkyl som låg till grund för de resurser Transportstyrelsen valde att satsa. Finansiering av sådana informationskampanjer och uppföljning bör inte läggas på den förhållandevis lilla andel som nu följer reglerna och redan registrerat sig. Risken är då uppenbar att många väljer att avstå fortsatt registrering men fortsätter sin aktivitet som UAV-pilot. Det är därför av stor vikt att kostnaderna för tillståndsprövning och tillsyn för modellflygklubbar minimeras.</p> <p>Utöver ovanstående resonemang förutsätter vi att den nuvarande ordningen bibehålls, dvs. att inget av TS utfärdat kompetensbevis är nödvändigt för personers som bedriver</p> | <p>kan inte allmänflyget särskiljas från det kommersiella flyget inom ramen för gällande regelverk för avgiftssättningen.</p> <p>Vi vill dock medverka till att det blir så enkelt och billigt som möjligt att utöva sitt flygintresse med bibehållen säkerhet. Det gör vi genom att vi verkar för att effektivisera regelverk, tillsyn, registerhållning och processer kopplade till dessa uppdrag samt genom att förenkla och minimera kraven där så är möjligt med bibehållen hänsyn till de mål som finns med verksamheten.</p> <p><b>Kostnader för utveckling av ett IT-system för drönare</b></p> <p>Transportstyrelsens beslutade finansieringsform innebär att Transportstyrelsen ska finansieras genom avgifter. Avgifterna ska uppnå självkostnadstäckning och eventuella upparbetade ackumulerade resultat ska balanseras. Myndigheten har inte mandat att på egen hand frångå dessa finansieringsprinciper.</p> <p>Den volym som vi antog i den initiala avgiftssättningen för operatörsregistrering och drönarkort har inte infriats och därför behöver vi justera avgifterna för att uppfylla kravet ovan på självkostnad. Vi genomför informationskampanjer om regelverket för drönare för att öka kunskaperna om reglerna för drönare och att kraven på operatörsregistrering och drönarkort. Informationskampanjerna finansieras av vårt skatteanslag och kommer inte att belasta framtida avgifter. Om volymen ökar och fler registrerar sig finns det troligtvis behov av att justera avgifterna framöver.</p> <p><b>Differentierade avgifter för medlemmar i modellflygklubbar respektive icke medlemmar.</b></p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---|---|
|               | <p>modellflygverksamhet vid de godkända modellflygfälten inom ramen för de av TS godkända säkerhetsreglerna som gäller inom modellflygförbunden.</p> <p>En åtgärd som skulle förbättra förutsättningarna för det organiserade modellflygets överlevnad och utveckling som en kreativ hobby och fritidssyssla för alla åldersgrupper vore att TS krav på ”drönarkort” helt togs bort för medlemmar i modellflygklubbar och förbund. Det är rimligt att möjligheten att utöva modellflyg med endast registrering och avgift för operatörs-ID utökas till att även gälla utanför våra godkända modellflygfält. Detta då det organiserade modellflyget genom klubbar och förbund driver ett aktivt säkerhetsarbete som innefattar upplärning och träning enligt våra regler inom förbundens godkännande enligt Artikel 16.</p> <p>Vi har också på direkt fråga till Transportstyrelsen fått besked om oförändrad avgift för de två modellflygorganisationerna RCFE och SMFF som gemensamt upprätthåller det modellflygfältsregister som ligger till grund för TS godkännande av modellflygfälten enligt Artikel 16. I konkreta termer innebär den nuvarande ordningen att organisationerna gemensamt debiteras en årlig avgift om 2000 + 2000 kr.</p> <p><b>Sammanfattning:</b></p> <p>Våra synpunkter är att en tredubbling av priserna riskerar att motverka fortsatt registrering av hobbyutövare inom UAV-området.</p> <p>För det organiserade modellflyget anser vi även att vårt godkännande enligt Artikel 16 bör utökas så att våra medlemmar tillåts utöva modellflyg under 120 meters höjd utanför våra godkända modellflygplatser med operatörsregistrering men utan ”drönarkort” då vårt säkerhetsarbete och regelverk redan godkänts under Artikel 16.</p> | <p>Vi noterar synpunkten angående differentiering av avgifter för medlemmar i modellflygklubbar respektive icke medlemmar i modellflygklubbar och ska beakta den i framtida avgiftsjusteringar.</p> <p><b>Avgift för tillsyn av modellflygklubbar.</b></p> <p>Avgiften för tillsyn av modellflygklubbar har inte föreslagit att förändras i avgiftsremissen för 2023.</p> <p><b>Utökning av godkännande enligt Artikel 16</b></p> <p>Att utöka befogenheterna för medlemmar i en modellflygklubb skulle innebära en lagändring. Eventuella avgiftsjusteringar skulle först bli aktuella efter att en sådan lagändring är genomförd.</p> |
| EEA           | <p>Vi konstaterar med förvåning att vi inte ser några tecken på ambitioner att minska avgiftsuttaget för administrativa tjänster som är/borde vara möjliga att automatisera, speciellt för den kostnads känsliga gruppen ägare/brukare av experimentklassade luftfartyg. Dessa luftfartyg kan per definition inte generera några som helst inkomster för ägaren då det inte är tillåtet att använda denna klass i förvärvssyfte, vilket särskilt bör beaktas.</p> <p>De avgifter som framför allt ses som orimliga är äganderättsändring, innehavarändring samt avregistrering. Här görs ingen skillnad på trafikflygplan värda miljarder eller</p>   | <p><b>Generella synpunkter</b></p> <p>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p> <p><b>Avgifter för en hobby</b></p>  |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|--|---|
|               | <p>experimentklassade flygplan för en bråkdel av värdet. Detta gäller även registerhållningsavgiften som blir orimligt stor i förhållande till värdet på flygmaskinen.</p> | <p>Vi får ofta synpunkten att de avgifter som upplevs som höga hotar enskildas möjligheter att utöva sina intressen eller sin hobby för att det blir för dyrt. Det är givetvis beklagligt. Men vi har svårt att se att särskilda hänsyn kan tas till hobbyutövare vid avgiftssättningen. Det går inte att inom gällande regelverk bestämma storleken på avgifterna på ett sådant sätt att vissa intressen skulle främjas särskilt. Det finns många fritidssysselsättningar där kostnaderna kan vara relativt höga. Om avgiftssättningen skulle anpassas efter hobbyutövare, måste det finnas klara direktiv som pekar i riktningen att hobbyutövning ska undantas från konsekvenserna av avgifter som upplevs som höga. Därför kan inte allmänflyget särskiljas från det kommersiella flyget inom ramen för gällande regelverk för avgiftssättningen.</p> <p>Vi vill dock medverka till att det blir så enkelt och billigt som möjligt att utöva sitt flygintresse med bibehållen säkerhet. Det gör vi genom att vi verkar för att effektivisera regelverk, tillsyn, registerhållning och processer kopplade till dessa uppdrag samt genom att förenkla och minimera kraven där så är möjligt med bibehållen hänsyn till de mål som finns med verksamheten.</p> <p><b>Avgifter för äganderättsändring, innehavarändring och avregistrering.</b></p> <p>Avgifterna är baserade på tidsåtgång för att handlägga ärenden, exempelvis ägarbyte. Varje förfrågan/begäran/ansökan ska tas om hand och granskas. Exempelvis granskas för luftfartyg det avtal som träffats mellan parterna och inte enbart ett formulär. Vad gäller handläggning kan tiden variera beroende på hur komplett ett ärende är när det kommer in samt hur komplexa frågor</p> |

| Remissinstans            | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--------------------------|---|---|
|                          |   | <p>det innehåller. Ett ärende genererar vanligen mejl, samtal och utskick om komplettering för att kunna avslutas. Avgifterna ska utöver lönekostnader även täcka de indirekta kostnader vi har för ärendehandläggning.</p> |
| <p>Sensec Academy AB</p> | <p>Förslagen att höja avgifter är förståeliga och behövliga.<br/>Däremot anser jag att höjningen på ytterligare 14300, dvs mer än 100%, inte är proportionellt i förhållande till övriga höjningar av avgifterna som beskrivs i remissen.<br/>Kostnaderna har säkerligen ökat i samband med att handboken för instruktörerna har publicerats samt att kravbilden för oss instruktörer har tydliggjorts.<br/>Däremot att chockhöja avgiften markant mer än övriga avgiftshöjningar, då en orsak är att Transportstyrelsen har undvikit justering historiskt, känns felaktigt.</p> <p>Att tilläggas bör att flygindustrin och verksamheter berörda av dessa regelverk, nyligen genomgått två års pandemi och ökade kostnader pga inflation och Rysslands invasion av Ukraina.<br/>Dessa verksamheter, som redan har en ansträngd situation, ska nu även bära ytterligare kostnader i form av dyrare utbildning.<br/>Detta täcks till viss del av GAS-pengar, dock inte för alla aktörer.</p> <p>GAS-avgiften som läggs på passagerarbiljetterna ska täcka omkostnader för säkerhetskontroll av passagerare, endast.<br/>(Skalskydd bekostas av verksamheten, och tyvärr är det störst risk för störning och intrång utifrån den mera aktiva klimatrörelsen och aktivister.)<br/>Denna "kassa" är redan är belastad då minskat resande genererar mindre intäkter ("flyg-skam" samt pandemi).</p> | <p><b>Generella synpunkter angående branschens ekonomiska situation efter Corona</b><br/>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.</p>   |

| Remissinstans    | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|------------------|--|---|
|                  | <p>Jag anser att innan avgifterna kan höjas så radikalt mot instruktörerna, bör GAS- systemet ses över så en tänkt ökning kan bekostas av rätt finansär.</p> <p>Att höja avgiften motsvarande de 25-30%, som görs på övriga tjänster från Transportstyrelsen, kan vara mer lämpligt utifrån rådande omständigheter.</p>  |   |
| Lycksele Airport | – Inga synpunkter  | -   |
| Svensk Sjöfart   | <p><b>Remiss gällande förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter</b></p> <p><i>Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.</i></p> <p>Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss. FSS förstår att Transportstyrelsen, TS, liksom alla andra måste höja sina avgifter, men vi anser de är kraftiga och är oroade över hur kommande höjningar kommer se ut. FSS har tidigare framfört, och vill alltså göra det också i samband med detta remissvar, att vi önskar få förståelse för de bakomliggande orsakerna och framförallt hur många år TS avser genomföra dessa höjningar.</p> <p>FSS sätter stort värde i TS årliga avgiftsmöten och vi har förståelse för att vi vid dessa möten skall prata just om avgifter. Men avgifterna är givetvis kopplade till tjänster och uppdrag. FSS är mycket oroade över vad TS avser göra kring delegeringen. Vi tycker det är olyckligt att TS dragit ner på sitt engagemang vid ”värdlandsbesiktningar”. Vi beklagar att TS ej längre har resurser för att hålla den av många uppskattade Tillsynshandboken uppdaterad. FSS önskar och föreslår därför ett mer djupgående möte och diskussion om TS olika tjänster och kopplingen av dessa till avgifterna.</p> | <p><b>Utökad information på avgiftsmöten</b></p> <p>Tack för lämnade synpunkter. Synpunkter om delvis ändrad inriktning på mötet om avgifter tas med inför planeringen av kommande möten.</p> |



| Remissinstans         | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|-----------------------|--|--|
|                       | Det konkreta inspelet till denna remiss är att det finns någon form av rutin eller vägledning för avgifter som nu övergår till att bli löpande. Detta då i syfte att kunna ge rederier stöd i att kunna göra sina kalkyler.  |  |
| Sjöbefälsföreningen   | Sjöfarten konkurrerar med andra transportslag. Det är viktigt att sjöfartsbranschen inte påförs avgifter eller högre avgifter än vad som finns inom andra transportslag. Det är betydelsefullt att avgifter inte påförs sjöfartsbranschen på ett sådant sätt eller med nivåer som medför en konkurrensnackdel för sjöfartsbranschen i förhållande till andra transportslag.  | <b>Gemensamma finansieringsprinciper för alla trafikslag</b><br>Grundprincipen är lika för alla transportslag.<br>Förutsättningarna skiljer sig dock emellan.  |
| SAS                   | SAS kommentar gällande Transportstyrelsens förslag till avgifter för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning 2023. SAS vill inleda med att tacka för möjligheten att kommentera på Transportstyrelsens förslag till avgifter för 2023. I den kommentar som SAS delgav Transportstyrelsen inför avgiftsbeslutet 2021 framförde vi att flygbranschen även under 2022 skulle påverkas av pandemin samt att de omfattande underskotten inom flygets avgiftssystem under 2022 skulle fortsätta att öka (och därmed också sannolikheten för stora avgiftshöjningar för flyget kommande år). Nu i september 2022 kan vi konstatera att just detta har inträffat. Därtill har det krig som inletts i Ukraina ytterligare försvårat det globala flygets återstart. Under våren har samtliga bolag och passagerare som nyttjar Arlanda flygplats drabbats av de stora problem som Swedavia och Arlanda haft när det gäller kapacitet inom den grundläggande infrastrukturen. Detta är något som särskilt drabbat inrikesflyget. För att det svenska flyget ska kunna fortsätta att genomföra den pågående upprampningen krävs hållbara finansiella förutsättningar. Vår bestämda uppfattning är nu liksom förra året att Transportstyrelsen bör hitta alternativ till att höja flygets avgifter i detta känsliga läge. Sammanfattningsvis motsätter sig SAS därför avgiftshöjningar för flygets aktörer 2023. I övrigt instämmer SAS i det yttrande som inkommit från Transportföretagen. | <b>Generella synpunkter angående branschens ekonomiska situation efter Corona</b><br>När det gäller generella synpunkter hänvisar vi till de inledande kommentarerna.  |
| Christoffer Massinger | Några korta synpunkter som rör kapitel 5.1.1 om förändrade avgifter för teoriprov för fjärrpiloter<br>Även om den nya avgiften får betraktas som låg i relation till andra avgiftsbelagda områden inom TS så finns det en risk att höjningen får en negativ effekt.<br>Det är ett flygsäkerhetsproblem idag att fjärrpiloter inte utbildar sig, men högre avgifter kan ytterligare höja tröskeln för fjärrpiloter att skaffa sig den kompetens som krävs för att bidra till flygsäkerheten.  | <b>Förändrade avgifter för teoriprov för fjärrpiloter</b><br>Det är naturligtvis inte bra om enskilda personer avstår från att söka de tillstånd som krävs och arbetar utan dem, och det är dessutom inte förenligt med gällande regler.<br><br>Att hålla avgifterna låga utifrån argumenten att en del annars struntar i att betala och flyger svart upplever vi inte |

| Remissinstans      | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--------------------|--|---|
|                    |  | <p>görligt utifrån gällande ramar. Men vi ser vikten av att informera om gällande regelverk och vikten av att detta uppfylls.</p> <p>Vi arbetar ständigt för att sänka våra kostnader och därmed våra avgifter.</p>   |
| Transportföretagen | <p>Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbanscher. I våra sju förbund finns drygt 9 200 medlemsföretag med tillsammans cirka 160 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.</p> <p>Transportföretagen vill tacka för möjligheten att kommentera Transportstyrelsens avgiftsremiss och för de möten och dialoger om avgifterna som föregått remissen. De synpunkter Transportföretagens företrädare lämnat vid dessa tillfällen gäller fortfarande. Härmed avger Transportföretagen sitt skriftliga yttrande över remitterade förslag till förändringar i Transportstyrelsens avgifter.</p> <p style="text-align: center;"><b>I. Generella kommentarer</b></p> <p><b>Transportföretagen motsätter sig höjda avgifter</b></p> <p>Transportföretagen motsätter sig höjningar av Transportstyrelsens avgifter 2023. Framför allt är tidpunkten för att höja avgifterna olämplig. Pandemin, som är inte över, har slagit hårt mot transportnäringen och framför allt persontransporterna har långt kvar till tidigare nivåer och volymer. Ekonomin i stora delar av transportsystemet är sargad och många anställda var tvungna att lämna sina arbeten i branschen. Flera aktörer tvingades i konkurs och fortfarande ligger transportföretag i rekonstruktionsförloppet. Några av våra största transportbolag kämpar för att finna en väg tillbaka till lönsamhet.</p> <p>Stora pandemiunderskott har ackumulerats i företagen och i infrastrukturfinansieringssystemen, underskott som företagen förväntas betala tillbaka på sikt. Vi vet dessutom att den helt nödvändiga fossilfria omställningen kommer utsätta transportbranschens ekonomi för ännu</p> | <p><b>Fråga om konsekvensbedömning för avgiftshöjning</b></p> <p>Vi har bedömt att det skulle krävas stora resurser att genomföra en formell konsekvensutredning. Vi gör trots allt interna om än informella bedömningar av konsekvenserna.</p> <p><b>Transportstyrelsens finansiering</b></p> <p>Frågorna hänvisas till generella kommentarer.</p> <p><b>Avgifter för utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument</b></p> <p>Transportstyrelsen har inom detta område ett underskott som vi behöver hämta hem under några års tid. Transportstyrelsen har tidigare inte genomfört de höjningar av avgifterna som har behövts för att nå full kostnadstäckning.</p> <p><b>Frågor om ökade IT-kostnader</b></p> <p>Under de kommande åren genomför Transportstyrelsen en stor investering och utveckling av Vägrafikregistret (VTR). Det är ett samhällsviktigt system som måste vara tillgängligt dygnet runt året runt för att försörja</p> |

| Remissinstans | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---|--|
|               | <p>hårdare ekonomisk press och leda till ännu mindre marginaler än tidigare, kanske utslagning. Dessutom skapar Ukrainakriget ökade bränsle- och energipriser, allmänna prisökningar och stigande inflation en ansträngd och mycket osäker ekonomisk situation vars konsekvenser just nu är svåra att överblicka.</p> <p>Transportföretagen har två år i rad påpekat för Transportstyrelsen det olämpliga att mot pandemins verkningar höja sina avgifter. 2021 frös myndigheten tacksamt avgifterna men redan 2022 såg vi tyvärr höjningar för många företag. Nu befinner vi oss i en känslig och osäker situation för transportnäringen som vi menar Transportstyrelsen måste ta hänsyn till när man sätter avgiftsnivåerna för sin egen verksamhet.</p> <p>Vid avgiftsmötet 23 augusti 2022 frågade en representant för Transportföretagen om Transportstyrelsen gjort en konsekvensbedömning av de föreslagna avgiftshöjningarna. Transportstyrelsen svarade att så inte var fallet och att det dessutom inte är ett lagkrav att utreda konsekvenserna av förändrade avgifter. Dessutom förtydligade Transportstyrelsen att man egentligen inte behöver genomföra en konsultation alls av sina avgifter enligt andra punkten i 2 § i Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning i kombination med Avgiftsförordningen 7§.</p> <p>Transportföretagen ifrågasätter inte lagstiftningen som sådan i denna skrivelse men vill ändå uttrycka stor tveksamhet varför Transportstyrelsen i ett uppenbart svårt läge för transportnäringen väljer att inte genomföra en konsekvensutredning av i vissa fall betydande avgiftshöjningar. Vid varje avgifts- och branschmöte med Transportstyrelsen under pandemin har Transportföretagen flaggat för den besvärliga situationen i transportnäringen och förklarat att myndigheten måste göra allt för att hålla ner avgifterna. Med det nu liggande förslaget där till exempel flyget får räkna med 14% avgiftshöjning 2023 och då ”ytterligare avgiftshöjningar inom ett flertal områden kommer att bli nödvändiga under kommande år för att kunna balansera avgifterna” är det enligt vår bedömning både rimligt och viktigt att en konsekvensutredning utförs för att analysera hur avgiftshöjningarna 2023 och framåt kan komma att påverka de delar av transportnäringen som måste absorbera avgiftshöjningar.</p> <p><b>Transportföretagen önskar dialog om avgiftssystemets långsiktiga hållbarhet</b></p> <p>Som grundprincip anser Transportföretagen att Transportstyrelsens tillstånds- och tillsynsverksamhet ska finansieras via statens budget i en mycket högre grad än idag. En stor del av verksamheterna vid våra medlemsföretag bidrar till samhällets utveckling och kommer</p> | <p>myndigheter, branscher, företag och medborgare med information. I arbetet ska förbättringar i förvaltningsbarhet och nödvändiga förbättringar göras.</p> <p>Kostnader som uppstår ska sedan fördelas ut så rättvist som möjligt på de verksamheter som har direkt eller indirekt koppling till de kostnader som uppstår av utveckling.</p> <p>Samtidigt som Vägtrafikregistret uppdateras genomförs löpande förvaltning och utveckling i andra IT-stöd.</p> <p><b>Avgift för tillstånd att bedriva redovisningscentral</b></p> <p>Våra avgifter ska nå full kostnadstäckning och i beräkningsmodellen ingår faktorer som prognosticerade kostnader och intäktgrundande volymer för de kommande åren samt eventuella ackumulerade underskott. Kostnaden är till stor del baserad på handläggningstiden, eller faktisk nedlagd tid för ärendet. För denna ärendetyp är handläggningstiden relativt lång och det ger därför en högre utfördelad kostnad som ska täckas av en avgift.</p> <p>Vi kan idag inte säga hur avgiften förändras av förändringar i volym framöver.</p> <p>De senaste åren har vi inte haft några ansökningar för att driva redovisningscentral.</p> <p><b>Tillstånd till att bedriva utbildning för vägtransportledare</b></p> <p>Transportstyrelsen har under en tid haft mandat att ta ut en ansökningsavgift för denna prövning, men har inte utnyttjat</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|--|---|
|               | <p>samhällsnyttan till godo. En icke obetydlig del är dessutom direkt samhällsviktig och förväntas dessutom finnas på plats vid samhällsstörningar, kriser och beredskap.</p> <p>Transportnäringen förväntar sig stabilitet i avgifts- och finansieringssystemen och en fast försäkran att Transportstyrelsen klarar av sina uppgifter på ett för transportföretagen tillräckligt effektivt och hjälpsamt sätt oavsett ekonomiskt läge. Pandemin har på ett tydligt sätt visat hur otillräckliga avgiftssystem som baseras på 'branschvolym' är för att generera nödvändig stabilitet. Följden har blivit mycket stora underskott. Dessa måste nu betalas tillbaka av samma industri som försöker växa sig stark igen efter flera år av – i många fall – noll eller endast marginell aktivitet.</p> <p>Myndighetens standardsvar på denna situation verkar dessvärre vara att enbart förlänga balanseringstiden, dvs efter hur många år avgifterna måste vara i balans igen. Transportföretagen kan inte acceptera en finansieringsmodell som helt förlitar sig på företagets förmåga att betala oavsett läget i branschen och i samhället i stort. Det är skäligt att den samhällsrisk som företagen exponeras för och som nu har realiserats, först av pandemin och sedan av Ukrainakriget, d.v.s. omständigheter som ligger helt utanför företagets kontroll och snart kanske förvärras pga. stigande inflation och rusande bränsle- och energikostnader, delas mellan företagen och staten. Mot dessa risker finns inga försäkringar för företagen att teckna utan staten måste acceptera att bära sin risk för systemets funktion före kris, vid kris och, som nu, under uppbyggnaden efter kris. Vi kan se ett liknande resonemang i flygplatsavgiftssystemet där den s.k. trafikrisken delas mellan flygplats och dess brukare (traffic risk sharing mechanism).</p> <p>Transportföretagen är väl medvetna om att myndighetens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning finansieras med avgifter från den bransch som den är satt att kontrollera. Offentliga avgiftssystem måste vara transparenta, tydliga och rättvisa. Avgiftssättningen måste som redan diskuterats vara förutsebar och långsiktig. Våra medlemsföretag är angelägna om stabila och långsiktiga verksamhetsförutsättningar.</p> <p>Men det måste även accepteras att nuvarande finansieringslösningar bevisligen är sårbara och att det finns andra finansieringslösningar som är mer stabila. Vi är mitt inne i en orolig period för transportnäringen efter en smärtsam pandemi och med snabbt ökande kostnader, vässade hållbarhetskrav, snabb utveckling av ny teknik och med marknadsförutsättningar som kan förändras till det sämre över en natt. Samtidigt finns det få som ifrågasätter hur viktiga transportföretagens verksamheter är för att samhället ska fungera. Transportföretagen önskar därför att Transportstyrelsen inleder en dialog om det nuvarande avgiftssystemets lämplighet för</p> | <p>möjligheten. Transportstyrelsen har beräknat denna avgift genom att ta reda på hur många timmar Transportstyrelsen idag lägger på att handlägga ett sådant tillstånd.</p> <p><b>Omställning till fossilfritt flyg</b></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 undantag för omställning till fossilfritt flyg som inte ska betala för handläggningen.</p> |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p>att möta framtidens utmaningar för transportsektorn. Transportföretagen står med sina medlemmar till myndighetens förfogande för att bistå med kunskap och erfarenhet i en sådan process.</p> <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 den svenska transportnäringens konkurrenskraft.</p> <p style="text-align: center;"><b>II. Sektorsspecifika kommentarer</b></p> <p><b>Busstrafiken</b></p> <p>Sveriges Bussföretag delar Transportföretagens principiella uppfattning om hur myndighetens verksamhet bör finansieras, dvs. att det bör ske med anslag i stället för med avgifter. Medlemsföretagens verksamhet, som ska finansiera myndighetens kostnader, bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Med dagens skattenivåer för företagare bör en rimlig utgångspunkt vara att skatterna ska användas till nödvändig myndighetsverksamhet. Även med hänsyn till regeringens mål om regelförenkling kan det finnas skäl att ifrågasätta finansieringen av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet med avgifter i stället för med skatteanslag. Ytterligare bördor för företagen i form av avgifter förädlar verksamheten för företag som Sveriges Bussföretags medlemmar, vilka kämpar med relativt små marginaler. Detta gäller särskilt i pandemins spår, där särskilt turist- och beställningstrafiken inom bussbranschen varit mycket hårt drabbad.</p> <p>Utifrån det faktiska läget, där avgifterna ska finansiera verksamheten, anser Sveriges Bussföretag att det måste beaktas att även det som kan betraktas som marginella förändringar ur myndighetens perspektiv kan få konsekvenser för de företag som påverkas. Detta gäller särskilt avgifterna för utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument (way-bill och interbus). Denna avgift drabbar den grupp som drabbats bland de hårdaste av pandemin, och den föreslagna ökningen är på mellan 11-15 % beroende på antalet dokument som beställs. Höjningen motiveras med att den ska täcka ett ackumulerat underskott, men givet situationen för de företag som nyttjar dessa dokument borde höjningen skjutas på framtiden.</p> |   |

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p>Förutom avgifterna i sig, drabbas företagen av administrativa kostnader kopplat till faktureringen. Transportstyrelsen bör arbeta med faktureringen för företag i syfte att minska såväl företagens som myndighetens kostnader för hanteringen av avgiftssystemen.</p> <p><b>Vägtrafiken</b></p> <p>Transportstyrelsens tillsyns-, tillståndsprövning och registerhållningsverksamhet är en viktig verksamhet för att säkerställa sunda konkurrensvillkor inom den yrkesmässiga trafiken. Att Transportstyrelsens kostnader för verksamheterna finansieras med avgifter är ett förhållande som inte är helt oproblematiskt. Transportföretagen anser att den borde vara anslagsfinansierad.</p> <p>Avsaknaden av detaljerade kostnadsredovisningar gör det svårt att i detalj kommentera förslagen till avgiftshöjningar. Är de motiverade med hänsyn till kostnadsbilden eller ej? På många ställen hänvisas till "IT-kostnader". Någon närmare precisering vad detta innebär saknas dock. Har Transportstyrelsens föråldrade IT-system? Är stora investeringar i nya system för handen? Eller ökar IT-kostnaderna för att volymerna ökar?</p> <p>Det framgår inte om intäkterna från de avgifter som den yrkesmässiga trafiken betalar in överstiger vad myndigheten sedan får tillbaka via anslag. Skulle intäkterna överstiga vad myndigheten får i anslag så finansierar avgifterna som transportsektorn betalar de facto annan statlig verksamhet. Transportföretagen hade därför gärna sett en ökad transparens och exempelvis en tydligare redovisning av de kostnadsökningar som myndigheten refererar till som argument för avgiftshöjningarna.</p> <p>Det är till exempel inte rimligt att för taxinäringen från ett år till ett annat höja exempelvis avgiften för tillstånd att bedriva redovisningscentral från 7500 kronor för innevarande år till 18 000 kronor 2023. Transportstyrelsen motiverar det med lägre volymer. Då innebär det att avgiften sänks när volymerna ökar igen, vilket vi hoppas att kommande år?</p> <p>Transportstyrelsen har ett bemyndigande att ta ut en ansökningsavgift för ansökan om tillstånd för vägtransportledare. Tidigare har myndigheten inte utnyttjat detta, men slår nu till med en avgift på 31 500 kronor! Det är inte heller rimligt.</p> <p>Med hänvisning till avsaknaden av kostnadsredovisningar anser Transportföretagen att de föreslagna avgiftshöjningarna skjuts upp.</p> |   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p><b>Flygtrafiken</b></p> <p>Svenska flygnäringsen befinner sig fortfarande i kris. Transportföretagen Flyg (Svenska flygbranschen) hade före pandemin 100 medlemmar med ca 10000 anställda. Nu har förbundet 87 företag med knappt 5400 anställda. Ett av våra inrikes flygbolag ligger fortfarande i rekonstruktion och trots positiv utveckling är det en bra bit kvar innan flyget når tidigare nivåer. Effekterna av pandemin visar att de oftast är mindre flygbolag som har svårast att återetablera flyglinjer. Detta drabbar främst mindre destinationer. Fortfarande är det flera regionala flygplatser som står helt utan reguljär flygtrafik efter pandemin. Nya avgiftsökningar riskerar därför att ytterligare pressa mindre flygbolag. Därmed riskerar mindre orter att förbli utan flygtrafik, vilket kommer inskränka på många medborgares möjlighet till tillgänglighet.</p> <p>Eurocontrol bekräftar att den svenska flygmarknaden inte hänger med återhämtningen i övriga EU länder, se <a href="https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html?ectl-public">https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html?ectl-public</a>. Den svenska återhämtningen ligger på 76 procent att jämföra med genomsnittet i Europa på 88 procent av 2019 års trafik. Det är väldigt tydligt att den svenska flygbranschen inte är genom krisen ännu.</p> <p>I remissen föreslår Transportstyrelsen avgiftshöjningar för obemannade luftfartygssystem, luftfartygsregistret, luftvärdighet, verkstäder, certifikat och andra personliga behörigheter, utbildningsorganisationer, flygoperatörer, flygtrafiktjänst samt luftfartsskydd. Totalt handlar det om ett ökat avgiftsuttag om +14%. Dessutom föreslås en stor ökning av löpande avgifter, vissa med golv men samtliga utan tak. Det är därför inte orimligt att den totala ökningen av flygets avgifter vida kommer överstiga 14%.</p> <p>Transportföretagen Flyg avstyrker alla förslag till höjda avgifter. Flygbranschen bedöms befinna sig i en bekymmersam situation även in i år 2023, delvis på grund av pandemins effekter men också starkt påverkad av de övriga omständigheterna som redan beskrivits i detta yttrande.</p> <p>Fortfarande innebär pandemin restriktioner för flygbranschen att obehindrat kunna erbjuda flygresor internationellt och Ukrainakriget påverkar både trafikvägarna för luftfarten och människors lust att resa. Även inrikes tar återhämtningen längre tid än för andra branscher. 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 såg positivt på att Transportstyrelsen beslutade sig för att inte höja några avgifter 2021 till följd av pandemin. Dessvärre höjde myndigheten avgifter för framför allt flyget</p> |  |
|--|---|--|

| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p>2022. Nu måste vi fortsätta hålla tillbaka kostnaderna för flygets aktörer så att vi ska kunna gå vidare med en stabil återstart av trafiken.</p> <p>Transportföretagen Flyg avstyrker alla förslag på löpande avgifter som inte är grundligt motiverade, noggrant konsekvensutredda och förenas med tak. En grundförutsättning för avgiftssystemets konstruktion är att avgifterna ska vara förutsebara för företagen. Likaså ska myndighetens finansiering vara förutsebar och stabil. Med en ökad andel löpande avgifter utan tak frångår Transportstyrelsen dessa viktiga principer. För helt nya tillstånds- eller tillsynsuppgifter är det möjligen berättigat med löpande avgift, men vår uppfattning är att löpande avgifter endast kan användas undantagsvis. Detta verkar även vara synsättet som ESV har då man anser att "[e]n ändring från fast pris till löpande räkning (eller vice versa) är normalt att se som en väsentlig förändring". [1] Myndigheterna är skyldiga att notifiera alla väsentliga ändringar av avgifter till ESV. Transportföretagen kommer informera ESV om våra synpunkter.</p> <p>Luftfarten befinner sig just nu i en stark förändringsfas. Vi räknar med att se många nya aktörer, affärsmodeller, farkoster, infrastruktur och bränslen under de kommande åren. Experter är eniga att ökade hållbarhetskrav kommer driva på teknisk och organisatorisk utveckling.</p> <p>Det kommer att krävas mycket resurser från Transportstyrelsen för att omställningen till fossilfritt flyg inte ska försenas. De nya teknikerna kommer att innebära nya tillstånd, nya certifikat och nya eller förändrade processer. Transportföretagen anser inte att enskilda företag som söker tillstånd till gagn för omställningen ska betala hela kostnaden för myndigheternas administration. Den kostnaden riskerar i så fall bli ett direkt hinder för att möjliggöra företag att snabba på omställningen. Vi ser inte att Transportstyrelsen tagit höjd för detta i liggande avgiftsförslag.</p> <p>Transportstyrelsen bör i stället tillföras medel ur statskassan för att möjliggöra att omställningsviktiga myndighetsuppgifter och myndighetsutövning kan handläggas utan ökade kostnader för flygbranschen. FN-organet ICAO har uppmanat medlemsstaterna att underlätta för luftfartens myndigheter genom att garantera hållbar finansiering för att stärka systemet.</p> <p>Transportstyrelsen har i rapporter under pandemin identifierat flera negativa konsekvenser av högre systemavgifter. Rapporterna pekar på risk för 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</p> |   |



| Remissinstans | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--|---|
|               | <p>bakgrunden svårt att förstå hur Transportstyrelsen nu föreslår höjningar av sina egna avgifter. Framför allt utan en noggrann utredning av konsekvenserna.</p> <p>Till totalbilden av luftfartens ekonomiska utmaningar måste även läggas kostnader på grund av flygskatten som lämnats orörd under pandemin, EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS), kraftigt stigande flygbränslepris (över +100% på ett år) och nya förslag från EU-kommissionen inom dess FitFor55-paket med förslag på en europeisk reduktionsplikt (ReFuelEU Aviation) samtidigt som den svenska reduktionsplikten införts.</p> <p>Transportföretagen Flyg 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.</p> <p>Sammanfattningsvis motsätter sig Transportföretagen avgiftshöjningar för flygets aktörer.</p> |   |