

Transportstyrelsen
601 73 NORRKÖPING

Stockholm 2018-09-24

Ref TFS 2018:79

Yttrande över förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive de här relevanta Biltrafikens Arbetsgivarförbundet, Transportindustriförbundet, Sveriges Bussföretag, Sveriges Hamnar och Svenska Flygbranschen, har tagit del av Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om avgifter.

Transportföretagen har vid flera tillfällen, på egen hand eller tillsammans med andra, lämnat synpunkter på den principiella frågan om hur myndighetens verksamhet ska finansieras. Vi menar att den grundläggande principen bör vara att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras. Transportnäringens verksamhet, som ska belasta myndighetens kostnader, både bidrar till samhällets utveckling och kommer samhällsnyttan till godo. Dagens skattenivå för transportnäringen utgår dessutom ifrån att skatterna bland annat används till nödvändig myndighetsverksamhet. Men riksdag och regering har velat annorlunda och beslutat att Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras med avgifter.

Vid ett avgiftssystem är det viktigt att avgiftssättningen är transparent, tydlig och rättvis. Avgiftssättningen måste vara förutsebar och långsiktig. Transportstyrelsens inriktning att avgifterna ska vara i balans på 3-5 år sikt är därför rimlig. Transportbranschen behöver stabila och långsiktiga villkor. Det är också mycket positivt med myndighetens strävan att vilja redovisa kostnadsfördelningen och att utvecklingsarbetet ska fortsätta med att göra det tydligt vilka kostnadskomponenter verksamheten består av och hur dessa utvecklas över tid.

Vi ställer oss bakom förslaget från Näringslivets Transportråd att Transportstyrelsen i samverkan med andra myndigheter inom transportbranschens område borde koordinera sina avgiftsstrategier för att skapa största möjliga stabilitet och förutsägbarhet för branschens aktörer. Precis som Näringslivets Transportråd framhåller i sitt yttrande över rubricerat ärende så skulle detta ligga i linje med Trafikanalys uppdrag att redovisa skatter och avgifter inom transportsektorn.

En kanske självklar synpunkt är att vi anser att det är angeläget att Transportstyrelsen till fullo utnyttjar de möjligheter som digitaliseringen medför för att effektivisera verksamheten men också för att förbättra servicen gentemot kunderna.

I det följande kommenterar vi de förslag som framgår av kapitlet Beskrivning av avgiftsförändringar 2018.

1.1 Full kostnadstäckning – en viktig princip

”Den avgift vi tar ut ska täcka de kostnader vi har kopplat till ärendet. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför besparingar, kan vi också sänka avgiften. Om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift istället behöva höjas”

Kommentar: Transportstyrelsens ambition måste vara att nya regler i så stor utsträckning som möjligt inte leder till avgiftshöjningar. Avgifterna är redan för höga och i alla lägen då regler redan funnits på plats och de nya reglerna inte motsvaras av en utökning eller förändring av företagens verksamhet måste det till exceptionella skäl för att avgifterna skall få öka.

1.2 Motprestation

”Den som betalar en avgift ska kunna se vad han eller hon betalar för. Det ska finnas en så kallad motprestation från vår sida.

Kommentar: Den viktigaste motprestationen är att ansökningsärenden hanteras professionellt och inom skälig tid. Flera medlemsföretag vittnar om orimliga handläggningstider för godkännande av operativa manualer. Hur avser Transportstyrelsen mäta sin motprestation? Det finns exempel där återkommande ansökningar medför enklare handläggning och beslutprocess som då också bör leda till lägre avgifter. Vi skulle vilja se konkreta förslag från Transportstyrelsen hur man avser mäta och presentera för branschen att myndighetens motprestationer står i proportion till arbetsinsatsen.

Konsekvensanalyserna

Transportföretagen anser att konsekvensanalyserna genomgående är mycket summariskt gjorda då de bygger på korta antagande utan djupare analys av de berörda företagen. Hur värderar t.ex. Transportstyrelsen att flera av våra medlemsföretag uttrycker stor oro för att de föreslagna avgiftshöjningarna kommer att tvinga dem att reducera sin verksamhet? Hur bedömer man ökad administration hos företagen som följd av nya regler?

Slutligen vill Transportföretagen i luftfartsdelen hänvisa till de resonemang och farhågor Svenska Flygbranschen tog upp i förra årets remissyttrande angående Transportstyrelsens avgifter daterat 2017-09-10. I allt väsentligt ser vi inte att Transportstyrelsen har tagit sig an de problem och utmaningar som beskrivs där. Vi välkomnar därför en bredare diskussion hur Transportstyrelsen långsiktigt kan trycka ner kostnadsutvecklingen eftersom den nuvarande utvecklingen – trots den aviserade sänkningen för 2019 – är mycket oroväckande.

I yttrandet i år har Transportföretagen i huvudsak specifika synpunkter på avgiftsförändringarna rörande luftfarten enligt nedan.

Luftfart

Transportföretagen välkomnar den generella avgiftssänkningen på -5% på luftfartsområdet men uppmärksammar att det följer många år med konstanta och stora avgiftshöjningar. Sedan 2010 har vissa flygföretag med AOC och egen underhållsorganisation fått ökade avgifter med upp till 270 %.

För varje ny regel verkar det komma minst två nya avgifter. Och när regeln får till följd att det som tidigare var ”inbakat” i ett godkännande nu måste godkännas en-för-en ökar avgifterna markant och detta helt utan att företagen utökar eller förändra sin verksamhet. Den här utvecklingen är mycket bekymmersam och vi menar att den står i strid med principen som TS beskriver under punkt 1.2 nämligen att varje avgift skall kopplas till en klar motprestation. Varför tvingas man betala extra för något man redan har tillstånd för? Vad är faktiskt motprestationen då inget ändrats för företagen mer än att de fått ökat pappersarbete?

Nu ser vi samma mönster för helikopterföretagen. Den klart övervägande delen av helikopterbolagen verksamhet gör stark samhällsnytta. Många uppdrag utförs på uppdrag av myndigheter eller som stöd för verksamheter med tunga riksintressen, t.ex. rendrivning. TS bör fråga sig varför små helikopteroperatörer ska behöva betala extra för varje verksamhetsform då flertalet ger stor samhällsnytta men många gånger inte ger något betydande bidrag till resultatet? Vi befinner oss redan på ett sluttande plan där flera helikopterföretag överväger att ”säga upp” vissa tillstånd som krävs för vissa samhällsnyttiga verksamheter. Till årets brandbekämpnings-säsongs stod Sverige med -1 företag just på grund av denna situation.

Transportföretagen flaggade i förra årets remissvar till Transportstyrelsen angående avgifter att risken för utarmning av helikopterbranschen är överhängande. Flera företag redovisar årligen mycket blygsamma resultat och i vissa fall även underskott i sin verksamhet. Trots att Transportstyrelsen faktiskt lovat sänka avgifterna ser vi övervägande avgiftshöjningar.

- Dangerous goods

Som branschen diskuterat med Transportstyrelsen vid ett flertal tillfällen är utvecklingen inom DGR området oroande. Det som tidigare låg inom ett ramgodkännande måste nu betalas separat och extra. Vi står fast vid att företag som har AOC bör helt slippa avgiftsökningar från tidigare nivåer.

Vi noterar att tillståndsprövningen kommer att övergå till löpande taxa. Det är ju bara positivt om Transportstyrelsen kan garantera en snabb och effektiv handläggning, vilket historiskt sett inte alltid varit fallet. För att motverka alla situationer med långsam handläggning föreslår vi att ett max-taxa-tak införs så att ett enskilt ärende inte kan kosta över ett visst belopp. Dessutom bör Transportstyrelsen internt besluta om KPI för processen som gör att effektiviteten kontinuerligt går att mäta och följa upp och presentera resultaten för branschen i avgiftsdialogen.

- SPO

En problematisk utveckling, som vi redan påpekade i förra årets remissvar samt ovan, är expansionen av tillståndens beståndsdelar. För helikopterbolagen är det kanske mest tydligt för SPO verksamhetsformerna. Till skillnad från andra länder har Sverige dramatiskt ökat antalet

verksamhetsformerna utan att företagen för den skull egentligen ändrar eller utökar sin verksamhet.

Det är visserligen bra att Transportstyrelsen föreslår ett tak på 20.000 kr för de olika SPO verksamhetsformerna men dessa ingick ju förut i tillståndet! Transportstyrelsen verkar dessutom inte intresserad av den interna kraftansamling företagen måste göra för att göra skriftliga riskanalyser och ansökningar till alla 61 verksamhetsformer. Var finns den konsekvensanalysen? Återigen är risken att företagen inte söker tillstånd och sedan inte är tillgängliga för samhällsviktiga uppdrag. Om denna utveckling fortsätter begränsar myndigheten *de facto* helikopterverksamheten i Sverige. Vilket står i skarp kontrast hur våra grannländer gör och som kan vara svårt att hantera vid en större kris då specifika tillstånd måste innehållas.

Sammanfattningsvis innebär avgiftssituationen att företagen kan tvingas begränsa sina tillstånd och därmed försämra service till sina kunder och sist men inte minst kan förslagen leda till att Sverige får en sämre beredskap och förmåga att hantera allvarliga samhällsstörningar.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Ulf Perbo
Näringspolitisk chef
Transportföretagen