



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Transportstyrelsen

kontakt@transportstyrelsen.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV TRANSPORTSTYRELSENS FÖRESKRIFTER (TSFS 2016:105) OM AVGIFTER

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.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag anser att det inte är transparent hur avgifterna beräknas, och därmed hur förändringarna beräknas, och efterlyser en tydligare transparens i det avseendet
- Sveriges Åkeriföretag anser att gränsdragningen till vad som är en avgift, som alltså ger en motprestation, och vad som är en skatt inte är tydlig med vissa av Transportstyrelsens avgifter, en tydligare gränsdragning önskar
- Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsens avgifter generellt sett inte ska höjas, i vart fall inte nu när berörda branscher har genomlidit en mycket ansträngande period med anledning av pandemin

- Sveriges Åkeriföretag anser att det är otydligt vad som avses med tillsyn av trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen och önskar att detta tydliggörs
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för tillståndsprövning av förarutbildning m.m. föreslås öka så kraftigt som över 25 procent
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik samt gemenskapstillstånd föreslås öka med 60 procent
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för förartillstånd för förare från tredjeland föreslås öka från 1 400 kronor till 4 500 kronor
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för undantag från föreskrifter om bland annat prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik föreslås öka från 1 200 kronor till 4 500 kronor
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att avgiftsuttaget för färdskrivarkort för förare föreslås öka från 100 kronor till 300 kronor

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av dokumentet Beskrivning av avgiftsförändringar 2022 samt författningsförslaget. Sveriges Åkeriföretag koncentrerar sig i nedanstående remissvar särskilt på det förslag som har beröring med yrkesmässig godstrafik på väg.

Om Transportstyrelsens remissmöte om avgifterna

Sveriges Åkeriföretag vill tacka Transportstyrelsen för remissmötet som hölls den 31 augusti och som Transportstyrelsen bjöd in remissinstanserna till. Det var mycket värdefullt för Sveriges Åkeriföretag att få möjlighet att delta vid detta möte.

Om principerna för Transportstyrelsens avgifter

Det som tydligt framkom vid remissmötet var kritik av att det inte är tillräckligt transparent när det gäller hur avgifterna beräknas och därmed även hur

förändringarna av avgifterna beräknas. Sveriges Åkeriföretag instämmer i den kritiken. En normal konsekvensanalys saknas för detta föreskriftsarbete. Detta är en stor brist. Det är i vissa fall relativt stora höjningar. Inflationen har under de senaste åren varit måttlig och har legat under Riksbankens mål med en årlig inflation om 2 procent. Löneavtalen sträcktes under pandemin ut för de flesta yrkeskategorier och kollektivavtal, så det kan inte vara det som motiverar höjningarna.

Det är ett relativt klen försvar för avgifter – särskilt tillsynsavgifter, se avsnitt 1.2, – att hävda att även om en verksamhet inte har fått en motprestation i form av tillsyn för den avgift som den har erlagt, så har verksamheten ändå som en del i ett kollektiv fått något för avgiften genom att det ska anses att hela branschen, som verksamheten är en del av, får nytta av att Transportstyrelsen gör stickprov för att säkerställa att reglerna följs av andra företag. Just genom att erkänna att Transportstyrelsen endast gör stickprov, så får de facto inte varje verksamhet en individuell motprestation. Detta avgiftsuttag får då närmast formen av en skatt.

Närmare om vissa av de föreslagna förändringarna av avgifterna

Generellt motsätter sig Sveriges Åkeriföretag att avgifter ska höjas. Alla branscher har på ett eller annat sätt genomlidit och kämpat för sin överlevnad under pandemin, staten har betalat ut stöd till vissa verksamheter, stöd som till exempel har kanaliserats genom Tillväxtverket. Problem nu är att uppfattningen i näringslivet är att nu ska staten – läs Transportstyrelsen – ta igen delar av det stöd som har erhållits.

Nedan kommer Sveriges Åkeriföretag att kommentera vissa avgifter och de förändringar som föreslås. Kommentarer kommer att följa den numrering som finns i dokumentet Beskrivning av avgiftsförändringar 2022.

I avsnitt 8.1.2 framför att avgiften för tillsyn av företag med trafik tillstånd enligt yrkestrafiklagen ska höjas. Avgiften är svårförståelig då det inte av 29 kap. 8 § närmare framgår vad som ingår i begreppet tillsyn av företag med trafik tillstånd. Det hade varit ett värde om det för tydlighetens skull hade framgått vad som särskilt avses.

I avsnitt 8.2.3 beskrivs avgiftsuttag för tillståndsprövning när det gäller förarutbildning m.m. Det är för området relativt kraftiga höjningar. Det är förvånande med en så stor kostnadsökning, över 25 procent, från 9 500 till 12 000 kronor. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna stora höjning. Sveriges Åkeriföretag ställer därför frågan om detta är ett resultat av Transportstyrelsens arbete med de så kallade Omnibusförordningarna från EU-systemet samt det därmed följande arbetet med att nationellt arbeta fram bestämmelser för att, i båda fallen, tidsmässigt kunna förlänga vissa yrkeskompetenser, ett arbete som under pandemin har tillkommit för Transportstyrelsen. Denna typ av arbete ska inte belasta de som har tillstånd till att bedriva fortbildning för yrkeskompetens enligt lagen (2007:1157) om yrkeskompetensbevis. Detta är ett rent myndighetsarbete som i så fall måste finansieras via statsbudgeten.

I avsnitt 8.2.4 beskrivs avgiftsuttag för ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik och gemenskapstillstånd. Även här är förslaget en kraftig höjning med nästan 60 procent, från 5 700 till 9 100 kronor, med enda motiveringen att Transportstyrelsen inte når full kostandsteckning. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna kraftiga höjning med endast den angivna motiveringen. Detta är oacceptabelt.

I avsnitt 8.2.5 beskrivs avgiftsuttaget för ansökan om gemenskapstillstånd. Även här är den föreslagna höjningen 60 procent. Detta är lika oacceptabelt som för tillstånd till yrkesmässig trafik enligt avsnitt 8.2.4.

I avsnitt 8.2.8 beskrivs avgiftsuttaget för förartillstånd för förare från tredjeland. Här föreslår Transportstyrelsen en höjning, från 1 400 kronor till 4 500 kronor, en höjning med mer än tre gånger den nuvarande avgiften. Motiveringen är att Transportstyrelsen har kostnadsökningar och att man har lägre volymer. Vilka dessa kostnadsökningar är redovisas inte. Om det nu är så att Transportstyrelsen har lägre volymer, så måste ju Transportstyrelsen anpassa sin kostym efter hur volymerna förändras. Det kan då inte vara så att man helt plötsligt står med en för stor kostym. Det viktiga är att Transportstyrelsen följer ”marknadsutvecklingen” av efterfrågan för denna typ av förartillstånd. Sveriges Åkeriföretag har svårt att förstå, trots pandemin, att volymerna så hastigt och dramatiskt skulle falla att man inte har möjlighet att sy in byxorna i tid och att man nu måste höja avgiften med mer än tre gånger. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna extremt kraftiga höjning.

I avsnitt 8.2.15 beskrivs avgiftsuttaget för undantag från föreskrifter om bland annat prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik. Det är en mycket märklig prissättning att, när ett delprov endast kostar 640 kronor att genomföra hos Trafikverket, föreslå att ett beslut om undantag från kravet att genomföra provet ska kosta 4 500 kronor. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att det ska kosta närmare fyra gånger mer, alltså 4 500 kronor jämfört med dagens 1 200 kronor, att erhålla ett beslut om undantag att genomföra provet.

I avsnitt 8.4.2 beskrivs avgiftsuttaget för färdskrivarkort. Det föreslås att avgiften per förarkort ska höjas från 100 kronor till 300 kronor, Det skäl som anges är att skapa balans mellan Transportstyrelsens intäkter och kostnader. Det man då kan fråga är om intäkterna har sjunkit och/eller kostnaderna har stigit? Det finns ingen redovisning av hur beräkningen har gjorts. En så enkel förklaring som till exempel att priset per ”rå-kort” har stigit i inköpspris med en viss summa eller en viss procentsats, hade kanske kunnat förklara den föreslagna prishöjningen. Däremot

duger det inte att enbart säga att man vill skapa balans mellan intäkter och kostnader. Transportstyrelsen ska ju även effektivisera sitt arbete. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna kraftiga höjning av priset för förarkort.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef