

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 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 så som det föreslås att avgifterna ska förändras, denna redovisning inte överhuvudtaget är transparent
- Sveriges Åkeriföretag anser att det i princip är omöjligt att värdera och lämna ett remissvar så som förändringsförslagen redovisas

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 2023 samt författningsförslaget. Sveriges Åkeriföretag koncentrerar sig i nedanstående remissvar särskilt på de förslag som har bäring på yrkesmässig godsstrafik på väg.

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.

Om principerna för Transportstyrelsens avgifter

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, 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? 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.

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.

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? 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.

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.

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.

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.

Närmare om förslagen

Nedan kommenteras närmare de individuella förslagen till avgiftsförändringar och Sveriges Åkeriföretags inställning till dem.

7.2.1 Förändrad avgift för typgodkännande och ändringar av typgodkännande

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 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.

7.5.1 Förändrad avgift för tillstånd till yrkesmässig trafik och taxitrafik

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.

7.5.2 Förändrad avgift för tillstånd yrkesmässig trafik och gemenskapstillstånd

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.

7.5.5 Förändrad avgift för förartillstånd för förare från tredje land

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.

7.5.6 Förändrad avgift för internationellt godstrafiktillstånd/flyttgodstillstånd

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.

7.5.11 Förändrad avgift för tillsyn av företag med trafik tillstånd

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.

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.

7.5.12 Förändrad avgift för tillsyn av kör- och vilotider

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 trafiktillstånd 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.

7.6.1 Förändrade avgifter för tillstånd att bedriva förarutbildning

Sveriges Åkeriföretag har intresse i tillstånd till att bedriva fortbildning 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 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.

7.7.1 Förändrad avgift för tillstånd till att bedriva utbildning för vägtransportledare

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.

7.7.3 Förändrad vägtrafikregisteravgift

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.

Övrigt

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



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef