

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:78) om avgifter

Tack för era synpunkter på utskickad remiss angående Transportstyrelsens förslag om ändrade avgifter för 2025. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:78) om avgifter är nu beslutad.

Transportstyrelsen har gått igenom inkomna synpunkter och uppskattar att ni har tagit er tid att besvara remissen.

Nedan redogörs och besvaras de mest förekommande synpunkterna.

Avgifternas nivå, utformning och konstruktion

I remissvaren har det generellt sett uttryckts missnöje och oro över de föreslagna avgiftsnivåerna och kritiken har riktats mot att föreslagna avgiftsnivåer innebär alltför kraftiga höjningar. Remissinstanserna är i många fall kritiska till avgiftsnivåerna i relation till den motprestation som myndigheten levererar samt hur avgifterna är konstruerade.

Transportstyrelsens finansieringsform innebär att myndigheten ska finansieras genom avgifter. Avgifterna ska motsvara full kostnadstäckning och eventuella upparbetade ackumulerade resultat ska balanseras. Myndigheten har inte mandat att frångå dessa finansieringsprinciper.

De avgifter som införs 2025 bedöms vara nödvändiga för att säkerställa att avgifterna motsvarar full kostnadstäckning för myndigheten. Enligt beslut av regeringen har Transportstyrelsen, i syfte att underlätta för branschen, fått medgivande att balansera det ackumulerade resultatet över en längre tidsperiod, till och med 2028, än som normalt inom en treårsperiod. Beslutet gäller trafikslagen luftfart, sjöfart och vägtrafik. Transportstyrelsen har också fått tillstånd att stryka delar av de upparbetade underskotten som

fanns inom alla trafikslag vid ingången till 2024, vilket skedde i syfte att begränsa avgiftshöjningar fram till 2028.

De beräknade avgiftsnivåerna bedöms nödvändiga för att uppnå full kostnadstäckning och balans över tid. Att inte genomföra avgiftshöjningar till 2025 skulle medföra att ännu större underskott ackumuleras, och då med konsekvensen att avgiftshöjningarna under kommande år blir ännu större. Tack vare att myndigheten fått möjlighet att stryka delar av ackumulerat underskott, samt förlängd tid att balansera resultatet har avgifterna inte behövt höjas i den omfattning som annars hade varit nödvändig.

Avgiftsförändringar, effektiviseringar och digitalisering

Utifrån synpunkterna på de beräknade avgiftsnivåerna har det ifrågasatts huruvida Transportstyrelsen enbart höjer avgifterna och inte istället jobbar med effektivisering såsom digitalisering.

Då Transportstyrelsens tilldelade anslag inte räknas upp i samma takt som prisförändringar, eller när nya uppgifter tillförs, behöver myndigheten arbeta med att anpassa verksamheten för att inrymma både befintlig och ny verksamhet. Det görs alltid en bedömning av om det går att minska kostnaderna istället för att behöva höja avgifterna, men trots effektiviseringar kan exempelvis ändrade och utökade regler innebära att mer tid behöver läggas på arbetsuppgiften.

En anledning till höjda avgifter kan också vara prisökningar, ökad inflation eller att en avgift har varit för låg över tid och därmed behöver höjas. Senaste årens kostnadsökningar har påverkat avgiftsuttaget inom vissa områden.

Finansiering av Transportstyrelsens verksamhet

Synpunkter har inkommit avseende att Transportstyrelsen i större utsträckning borde finansieras med skatteanslag, istället för att ta ut avgifter upp till full kostnadstäckning. Effekten skulle i så fall bli ett lägre avgiftsuttag mot branschen, men att Transportstyrelsen fortfarande skulle få täckning för sina kostnader.

Hur Transportstyrelsen finansieras är inget som myndigheten själv kan styra över och synpunkten om att hela Transportstyrelsens verksamhet bör finansieras med skattemedel är därmed inget Transportstyrelsen själv har möjlighet att påverka utan styrs av beslut av regering och riksdag.

Transportstyrelsen får besluta om avgifter, men de intäkter som genereras av avgifterna får inte disponeras av myndigheten utan transfereras vidare in till statskassan. Regering och riksdag bestämmer sedan hur pengarna ska fördelas i samhället. Transportstyrelsen disponerar alltså inte över de intäkter som tas in via avgifter utan tilldelas istället ett anslag varje år, även för den del av verksamheten som är avgiftsbelagd. Det innebär att hela Transportstyrelsens verksamhet finansieras med årliga anslag.

För tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning har myndigheten krav på att ta in intäkter som motsvarar kostnaderna. Höjda avgifter innebär därmed inte att Transportstyrelsen får mer pengar till verksamheten, och det finns därför inget sådant motiv bakom de avgiftsjusteringar som genomförs. Myndigheten har hela tiden krav på att effektivisera verksamheten eftersom anslaget inte räknas upp i samma takt som förändrade förutsättningar såsom prisförändringar, förändrade uppdrag, ökad inflation etc.

Samma finansieringsprinciper för alla trafikslag

Synpunkter har inkommit avseende att det skiljer sig åt mellan trafikslagen i vilken omfattning som avgifterna höjs och att vissa trafikslag verkar få hantera en större andel av kostnadsökningarna än andra.

Transportstyrelsens avgifter beräknas enligt samma grundläggande principer. Detta innebär dock inte att avgiften blir lika stor för verksamhet inom olika trafikslag. Nivån på avgiften påverkas exempelvis av att volymer, regelverk och krav på it-stöd i stor utsträckning varierar mellan trafikslagen. Detta medför att kostnaderna, och framförallt kostnaderna per ärende, i stor utsträckning skiljer sig åt mellan olika trafikslag, och därmed även att avgifterna skiljer sig åt. Det innebär att avgiftsförändringarna inte blir lika stora mellan eller inom trafikslagen.

Transparens i avgiftsberäkning, motivering samt detaljerad beskrivning av avgifter och kostnadsfördelning

I inkomna synpunkter efterfrågas mer transparens i avgiftsberäkningen för ökad förståelse för hur avgifterna är framräknade. Flera svar handlar om att det är svårt att ha synpunkter på vilka avgiftsnivåer som krävs för att generera full kostnadstäckning, när man inte får del av vilka detaljer avgiften grundar sig i. Flera saknar också en motivering till avgiftsförändringen.

I dokumentet ”Avgiftsförändringar 2025”, som skickades ut som del i remissunderlaget, redogörs inledningsvis för den totala avgiftsförändringen som föreslås för respektive trafikslag. Vidare framgår även de förändrade

avgifterna för kommande år uppdelat på de olika områden som finns inom respektive trafikslag. Fördelningen mellan olika typer av kostnader varierar inom myndigheten, i vissa fall är det nästan bara kostnader i form av tid och delar av de gemensamma kostnaderna, medan det inom andra områden förekommer 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. Eftersom Transportstyrelsen har en mängd olika typer av ärenden med olika avgifter, kan det inte presenteras hur kostnaderna fördelas för vart och ett av dem. Om ekonomiska tabeller ska tas fram för varje enskilt område och varje enskild avgift skulle avgiftsarbetet bli en väldigt omfattande och kostsam process.

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

- Personalkostnader i form av lön, sociala avgifter, resor etc. som är knutet till ärendet.
- It-kostnader – myndighetens verksamhet kräver mer eller mindre avancerade it-system och för flera av verksamheterna sker en stor del av ärendehandläggningen direkt i it-systemet
- Övriga kostnader – kostnader för sådant myndigheten köper in från diverse 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.

Transportstyrelsen genomför även årligen träffar med branschföreträdare för att på en övergripande nivå informera om utvecklingen av myndighetens avgiftsuttag. Dessa träffar ses som ett värdefullt tillfälle för att kunna ha en dialog med branschen.

Konsekvensanalys i samband med avgiftsförändringar

Avsaknad av konsekvensutredning har ifrågasatts i inkomna synpunkter. Det ifrågasatts hur avgiftsförändringarna är välgrundade och motiverade utifrån att det saknas en konsekvensutredning av föreslagna avgifter.

De föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensutredningar som andra föreskrifter. Avgiftsföreskriften omfattas av samrådsskyldigheten i 7 § avgiftsförordningen (1992:191) och därmed blir inte förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning (se 2 §) tillämplig på avgiftsföreskriften.

Det finns därmed inget krav att genomföra konsekvensutredning när avgiftsföreskriften tas fram, men Transportstyrelsen genomför samråd av väsentliga förändringar samt nya avgifter med Ekonomistyrningsverket. Myndigheten beskriver dock på en övergripande nivå vilka förändringar av avgifter som föreslås, varför de förändras samt vilka som berörs av förändringen. Att ta fram en fullständig konsekvensutredning av avgiftsförändringarna skulle vara ett omfattande och resurskrävande arbete.

Remissförfarandet

Flera synpunkter ifrågasätter remitteringens syfte och relevans då man inte ser att de synpunkter som lämnas kan leda till förändring. Remitteringen anses därmed bli mer av informationskaraktär eller för att uppmärksamma rena felaktigheter.

Transportstyrelsen omfattas inte av regelverk som kräver att avgiftsförslaget ska remitteras. Myndigheten har valt att remittera förslaget ändå då remitteringen ger transparens och information samt en möjlighet att ta emot synpunkter från berörda parter på avgifterna, men även utifrån att föreskriften är begriplig. Myndigheten måste dock följa de beslut som finns från regering och riksdag, vilket ger begränsade möjligheter att tillmötesgå inkomna synpunkter främst sådana som avser avgiftsnivåerna.

Förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:78) om avgifter efter extern remissen

Nedan presenteras de förändringar som genomförts i avgiftsföreskriften gentemot den version som skickades ut på extern remiss.

5 kap. Tillståndsprovningar och andra provningar - Tillstånd enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

I 5 kap. 8 § har föreslagen höjning av avgiften för förnyelse av lokförarbevis från 500 kronor till 2 000 kronor justerats ned till 1 100 kronor. Ändringen gjordes utifrån att förutsättningarna för beräkning av avgiften förändrades i form av både lägre kostnader avseende IT-kostnader samt högre intäkter till följd av ökad volym. Detta resulterade i att behovet av avgiftshöjning för produkten inte blev så hög som den initiala beräkningen visade.

10 kap. Luftfartygsregistret och inskrivningsregistret - Registreringsåtgärder som inte är avgiftsbelagda

I 10 kap. 5 § har ändring genomförts i form av att ordet ”förstörts” har tagits bort i p. 3. Förändringen har genomförts i syfte att förtydliga utifrån en dom från förvaltningsrätten och avser att göra det möjligt för Transportstyrelsen att tillämpa den praxis som myndigheten hela tiden har haft avseende den

aktuella bestämmelsen. Det innebär att det bara är avregistrering av luftfartyg som har förstörts genom någon form av yttre påverkan, exempelvis haveri, som ska vara avgiftsbefriade.

12 kap. Underhållsverkstäder, initial luftvärdighet och luftvärdighetsorganisationer - Tillstånd enligt Del-CAO och Del-CAO.UAS
I 2 § tredje stycket har ett förtydligande lagts till avseende gemensam verksamhetshandbok.

Kap. 14 Utbildnings- och skolverksamhet - Utbildnings- och skoltillstånd för underhållspersonal

I 3 § och tabellen om "Skoltillstånd" har avgiften för "Utbildning eller examination på distans" på 25 800 kronor tagits bort. Anledning är att examination på distans inte längre är okej enligt sista revideringen av (EU) 1321/2014, samtidigt som utbildning på distans nu är en del av regelverket gör att myndigheten inte kan ta ut en avgift för det.

28 kap. Tillsyn och kontroll - Fordon, mobila maskiner och komponenter

I kap. 28 3 § avseende hållbarhetsprovningar har avgiften sänkts från 40 till 20 kronor. Orsaken till sänkningen av avgiften är att omfattningen av testerna dragits ned under 2024 och även för 2025, vilket gör att kostnaderna minskar. Avgiften sänks därmed för att matcha budgeterad kostnad.

28 kap. Tillsyn och kontroll - Krav på information om tankning eller laddning av motorfordon

I kap. 28 togs 14 § bort i det första förslaget till avgiftsföreskriften som skickades ut på extern remiss på grund av att förordningen för att ta ut avgiften upphävdes i somras från och med 1 januari 2025. Nu har dock ny förordning beslutats och ett bemyndigande för att ta ut avgift enligt Förordning (2024:460) om infrastruktur för alternativa drivmedel. Därmed återinförs avgiften i 28 kap. 14 §. Avgiften förändras inte i nivå utan är densamma som gällde tidigare, dvs. 1 700 kronor/timmen.

29 kap. Tillstånds- och andra prövningar - Fordon

I kap. 29 1 § i tabell "Typ av undantag" har avgiften i rad 3 ändrats från 3 800 kronor till 3 000 kronor, vilket därmed innebär att den initiala föreslagna höjningen inte behöver genomföras och avgiften kvarstår på samma nivå som 2024.

I kap. 29 3 § som avser avgift avseende slutseriedispens har tidigare föreslagen avgift justerats ned från 5 100 kronor till 3 500 kronor

Att båda avgifternas initiala nivå kunnat sänkas beror på att kostnaderna beräknats minska till 2025.

30 kap. Registerhållning - Dubblett registreringsbevis

Med anledning av att tilläggstjänsten avseende Brevpostförskott kommer stängas ned från och med 1 januari 2025 kommer avgiften för dubblett av registreringsbevis tas bort och därmed hela 4 § i 30 kap.

31 kap. Övriga avgifter - Taxiförläggning

I kap. 31 3 § föreslogs kostnad avseende utlämnande av tidigare ogiltig taxiförläggning initialt höjas från 400 kronor till 800 kronor. Med anledning av att tilläggstjänsten avseende Brevpostförskott kommer stängas ned från och med 1 januari 2025 har texten avseende postförskott tagits bort samt att höjningen inte kommer genomföras utan avgiften kvarstår på 400 kronor.

Sändlista

AB Dalaflyget
ACR
ACR – Aviation Capacity Resources
ACR AB
AOPA-Sweden
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam
Arvidsjaur Flygplats AB
Bilimportörernas Riksförbund
Biluthyrarna Sverige AB
Biluthyrarna Sverige AB
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF
Drivkraft Sverige
Drone Sweden
EAA – Experimental Aircraft Association Sverige
Entry Point North
European Air Cargo AB
Fackförbundet ST
Flygande Veteraner
Fordonsbesiktningens bransch (FBB)
Fordonskomponentgruppen
Frivilliga Flygkåren
Frivilliga motorcykelkårens riksförbund
Fyrstads Flygplats AB (Trollhättan)
Färjerederiet – Trafikverket
Försvarsmakten
Försvarsmakten/FLYGI

Green Cargo AB
Gällivare kommun
Göteborg Säve city
Göteborgs stad
Hagfors kommun
Halmstad Flygplats AB
Hemavan Tärnaby flygplats AB
Husvagnsbranschens riksförbund
Husvagnsbranschens riksförbund
Härjedalens kommun
Höga Kusten Airport AB
Järnvägsentreprenörerna
Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)
Jönköping Airport AB
Kalmar Öland Airport AB
Karlstad Airport AB
Kommunalarbetarförbundet
Kristianstad Airport AB
KSAK
KSAK – Kungliga Svenska Aeroklubben
Lantbrukarnas Riksförbund, LRF
Lastfordonsgruppen
Lastfordonsgruppen
LFV
Linköping City Airport AB
Ljungbyheds flygplats
Lycksele flygplats AB
M Sverige
Midlanda Flygplats AB (Sundsvall)
Mobility Sweden
Mobility Sweden
Moped- och Motorcykelbranschen
Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund
Motorbranschens Riksförbund
Motorbranschens Riksförbund
Motorförarnas Helnykterhetsförbund
Motorhistoriska riksförbundet
Motorhistoriska Riksförbundet
Museibanornas Riksorganisation
Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Framjande

Norrköpings Flygplats
Norwegian
NRSA – Nordisk Referensgrupp för Spårburna
Arbetsmaskiner
Näringslivets Regelnämnd
Näringslivets transportråd
Näringslivets Transportråd
Organisationen Sveriges Servicestationer
Pajala kommun
Region Stockholm, Trafikförvaltningen
Riksförbundet M Sverige
Saab AB
Samtrafiken
Samtrafiken i Sverige AB
SAS
Scandinavian Mountains Airport AB (Sälen)
SDATS
Seko – Sjöfolk
Seko Service- och kommunikationsfacket
SFF – Svensk Flyghistorisk Förening
SFF – Svensk Flygteknikerförening
Sjöbefälsföreningen
Sjöfartsverket
Sjöfartsverket
Sjömansskolan
Skellefteå City Airport AB
Skärgårdsredarna
SMHI
South Lapland Airport AB
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Statens väg- och transportforskningsinstitut Statskontoret
Stockholm Skavsta Flygplats AB
Svensk Kollektivtrafik
Svensk kollektivtrafik
Svensk Limousineorganisation
Svensk Pilotförening
Svensk Sjöfart
Svenska Ballongfederationen
Svenska Bilsportförbundet
Svenska Båtunionen
Svenska Fallskärmsförbundet

Svenska Flygplatser
Svenska Flygsportförbundet
Svenska Färdtjänstföreningen
Svenska Insjöfiskarens Centralförbund
Svenska Modellraketklubben
Svenska Motorsportförbundet
Svenska privatvagnsföreningen
Svenska RC-flygförbundet
Svenska Regionala Flygplatser
Svenska regionala flygplatser
Svenska Segelflygförbundet
Svenska Skärmflygsförbundet
Svenska Taxiförbundet
Svenska Transportarbetarförbundet
Svenska Turistbussföretagen
Svenskt Flyg
Svenskt Flyg
Sveriges Bussföretag
Sveriges Fiskares Producentorganisation
Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation
Sveriges Hamnar
Sveriges kommuner och regioner
Sveriges kommuner och Regioner
Sveriges kommuner och regioner
Sveriges läkarförbund
Sveriges Modellflygförbund
Sveriges MotorCyklister
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Segelfartygsförening, SSF
Sveriges Skeppsmäklareförening
Sveriges Skidcarbanors Riksorganisation
Sveriges snöskoteråkarens Centralorganisation (SSCO)
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR)
Sveriges Åkeriföretag
Sveriges Åkeriföretag
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF
SWEDAC
Swedavia
Swedavia (ANS)
Swedavia AB

Swedavia AB (ST, Luleå)
Swedavia AB (ST, Umeå)
Swedish Air Force Historic Flight
Swedish Proving grund association (SPGA)
SWEDTRAIN
SWERIG
Swetic
Tallink Silja
Teknikföretagen
Torsby Flygplats AB
Trafikutbildarnas Riksorganisation
Trafikverket
Trafikverket
Trafikverket
Trafikverksskolan
Transitio
Transportarbetareförbundet
Transportarbetarförbundet
Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd
Transportföretagen
Transportföretagen
Trollhättan-Vänersborgs flygplats (CN)
Tågföretagen
UD
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS
Vänerhamn AB
Västerås Flygplats AB
Växjö Småland Airport AB
Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS
Ängelholms Flygplats AB
Örebro Läns Flygplats AB
Örnsköldsvik Airport AB