

## REMISSYTTRANDE

TRANSPORTGRUPPEN

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Stockholm 2013-05-03  
N2013/1368/TE

### **Remissyttrande: Transportstyrelsens rapport om insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet.**

TransportGruppen är en samarbetsorganisation för åtta arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen. I TransportGruppen ingår bl.a Transportindustriförbundet, Sveriges Hamnar och Svenska FlygBranschen. TransportGruppen har fått Transportstyrelsens rapport på remiss och lämnar härmed följande yttrande.

#### *Vår kritik mot avgiftsmodellen kvarstår*

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 kostnader som ärendet genererar hos myndigheten.

TransportGruppen har, tillsammans med andra organisationer inom branschen, vid olika tillfällen och i olika konstellationer lämnat synpunkter på den principiella frågan om hur Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras. Vi hänvisar till gemensamt remissyttrande daterat 2011-06-16 över Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter 2012 (TSG 2011-426) samt remissyttrande 2010-09-27 över två remisser från Transportstyrelsen och Näringsdepartementet (TSG 2010-592, TSG 2012-347 respektive N2010/4895/TE). Det sistnämnda remissyttrandet undertecknades av Näringslivets Transportråd, TransportGruppen, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Flygföretagens Riksförbund (numera Svenska Flygbranschen), Sveriges Redareförening, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Hamnar. Samma organisationer deltog även i en

uppvaktning av Riksdagens Trafikutskott den 9 november 2010 med anledning av regeringens proposition om: ”Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet”.

Trots bred samstämmighet och upprepade försök fick våra organisationer, och i förlängningen hela transportsektorn, inte gehör för synpunkterna och Transportstyrelsens nya avgiftsfinansiering trädde i kraft den 1 januari 2011.

TransportGruppen anser fortfarande att den grundläggande principen bör vara att myndighetsutövning ska anslagsfinansieras. Transportnäringens verksamhet, som belastar 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. Någon skatteväxling som kompensation för Transportstyrelsens höjda avgifter har inte förekommit i detta sammanhang.

#### *Den föreslagna, nya avgiftsmodellen snedvrider konkurrensen*

Flygbranschen är en av våra mest konkurrensutsatta branscher, det är också en högkostnadsbransch med låga till mycket låga resultat för flygoperatörerna. Europas flygbolag visar på det näst sämsta resultatet i världen, ca. 1,6% bruttomarginal på en omsättning av ca. 100 miljarder euro. Samtidigt ser vi hur allt fler flygbolag går i konkurs.

Vad gäller sjöfarten riskerar avgifter i relation till omsättningen även här att falla fel ut då omsättning ofta är ett dåligt mått på ett företags betalningsförmåga. Att sjöfarten riskerar att få kraftigt ökade avgifter, utan medföljande ökad service är också problematiskt och bör beaktas.

Sammantaget riskerar Transportstyrelsens förslag att långsiktigt driva ut företag ur Sverige, med ännu mindre avgiftsunderlag till följd. Fortsätter denna trend uppstår ett synnerligen allvarligt problem genom att Transportstyrelsens intäkter minskar. Färre operatörer med allt färre tillstånd kommer att medföra att Transportstyrelsen kommer att behöva öka sina avgifter allt mer till de operatörer som kommer att finnas kvar på svenskt tillstånd i framtiden. Således skapas en ond spiral. Det är inte troligt att Transportstyrelsen kan sänka sina kostnader i samma takt som intäkterna minskar.

I övrigt vill vi i denna del hänvisa till Svenska Flygbranschens samt Sveriges Hamnars remissvar.

#### *Höjda kostnader ger oroande konsekvenser*

TransportGruppen vill återigen uttrycka oro för den kostnadsutveckling transportsektorn starkt berörs av och även står inför i framtiden. Flera olika

initiativ och förslag innebär höjda priser på transporter. Kraftigt höjda banavgifter enligt tidigare beslut av regeringen, EU:s förslag till nytt svaveldirektiv och IMO:s krav på fartygsbränslen samt höjd koldioxidskatt är några av dessa. Det återstår nu endast två år för att anpassa det svenska transportsystemet till IMO-beslutet som, om det verkställs vilket allt talar för, träder i kraft år 2015. Transportstyrelsens avgiftsfinansiering är ytterligare en kostnad ovanpå de ovan angivna som direkt påverkar ekonomin i transportföretagen och hos transportköparna.

Transportsektorn står inför utmaningen att möta det ökande transportbehovet och samtidigt minimera dess miljöpåverkan (klimatutsläpp, buller, trängsel osv.). Trafikverkets Kapacitetsutredning anger att full internalisering av alla externa kostnader bör eftersträvas för alla transporter. Om detta kan sägas att rättvisa skatter och avgifter är väsentliga för konkurrensneutralitet mellan trafikslag och transporter i olika länder. Men oproportionella och ensidiga ökningarna på kort sikt av transportkostnaderna i Sverige får en negativ inverkan på konkurrenskraften för stora delar av näringslivet på grund av långa geografiska avstånd inom landet och till viktiga marknader på den europeiska kontinenten.

*Genomför en samlad analys av effekterna av ökade kostnader innan avgiftsmodellen slutligt läggs fast*

I oktober 2011 lämnade Transportgruppen och Näringslivets Transportråd en skrivelse till Näringsdepartementet om att genomföra en konsekvensanalys av de sammantagna effekterna för transportnäringen och näringslivets konkurrenskraft av ökade kostnader. Förslaget aktualiserades för snart två år sedan från näringslivsorganisationerna och i det arbete som sker inom regeringens Logistikforum och fanns med i den s.k. Jönköpingsöverenskommelsen i detta forum. En samlad analys har trots detta ännu inte genomförts.

Jönköpingsdeklarationens skrivning i denna del behandlades också av Riksdagens Trafikutskott i betänkandet 2010/11:TU6 om Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet. Utskottet välkomnade initiativet och angav: ”Med anledning av önskemålet i motion 2010/11:T4 (S) yrkande 1 om en samlad analys och utvärdering vill utskottet också särskilt framhålla att vid ett möte i Jönköping den 25 augusti 2010 kom företrädare för svenskt näringsliv, forskning och offentliga aktörer överens om att utifrån sina olika roller samverka i uppföljningen av prioriterade åtgärder. En av dessa är en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet. Utskottet välkomnar detta initiativ. Utskottet bedömer mot bakgrund av ovanstående att syftet med motion 2010/11:T4 (S) yrkande 1 torde bli väl tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen”.

I skrivelsen till Näringsdepartementet uppmanade Näringslivets Transportråd och Transportgruppen regeringen att snarast ge lämpliga myndigheter i uppdrag att genomföra en samlad översyn av den svenska transportnäringens

kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet.

Behovet av en samlad översyn ökar mot bakgrund av förslagen i Kapacitetsutredningen om full internalisering av externa kostnader, om ytterligare höjningar av banavgifterna under åren 2022-2025 och det långsiktiga målet i utredningen att alla kostnader för drift, underhåll, reinvestering och trimningsåtgärder i infrastrukturen skall finansieras med brukaravgifter. Organisationerna har senast i ett gemensamt remissyttrande över Trafikverkets Kapacitetsutredning åter aktualiserat sitt förslag om en samlad analys. Vi välkomnar därför att VTI har fått i uppdrag att genomföra en sådan analys men vill understryka lämpligheten att invänta att resultatet av densamma innan åtgärder på avgiftssidan vidtas.

## Övrigt

### **Sidan 11, stycke 2.2 Pågående effektiviseringsarbete.**

Det är glädjande att Transportstyrelsen vidtagit ett ambitiöst program för kostnadseffektiviseringar. Det är dock tveksamt om ökningen av E-tjänster kan räknas som en effektivisering givet att den fasta personalstyrkan hos Transportstyrelsen inte minskas. I övrigt välkomnar vi naturligtvis att kontrakt och liknande omförhandlas för att få ned de löpande kostnaderna.

Sammanfattningsvis vill Transportgruppen ånyo framföra att vi anser att Transportstyrelsens myndighetsutövning bör anslagsfinansieras, i varje fall i avvaktan på en samlad konsekvensbedömning i enlighet med riksdagens och Jönköpingsdeklarationens ställningstagande.



---

Maria Nygren  
Vice vd Transportgruppen

