

Näringsdepartementet
Transportenheten
Charlotte Ottosson
103 33 Stockholm

Yttrande
2010-05-03

Er ref: N2010/1829/TE1
Vår ref: BR2010/005/GH
Sid. 1 (3)

Remiss angående Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om avgifter inom yrkestrafikområdet

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå förändrade avgifter gällande yrkestrafiken inom vägområdet. Utgångspunkten för uppdraget är att Transportstyrelsens verksamhet avseende tillstånd, tillsyn och registerhållning ska i huvudsak finansieras med avgifter.

Detta var också premisen för den lagrådsremiss, som Lagrådet kritiserade i sitt yttrande den 11 juni 2009, då föreslagna tillsynsavgifterna ansågs ha mer karaktär av en skatt och inte avgift. En tillsynsavgift får endast uttas om någon tillsynsåtgärd verkligen ägt rum och dessutom får en avgift ej överstiga de sammanlagda kostnaderna för den tillsyn som utövas konstaterade Lagrådet.

Yttrande

BR har i tidigare remissvar den 17 december 2008 (N2008/3588/TR) och den 27 oktober 2009 (N2009/686/IR) framfört principiell kritik mot att finansiera Transportstyrelsens verksamhet med avgifter. Höjda avgifter riskerar att medföra ökade kostnader för den samhällsnyttiga gods- och kollektivtrafiken. Vidare finns risk att det uppkommer motstridiga intressen som kan skada förtroendet för myndighetsutövningen, då dess verksamhet helt eller delvis finansieras med "bötesliknande" påföljder. Därför anser BR att Transportstyrelsens verksamhet ska i huvudsak anslagsfinansieras.

För vägsektorns del kan konstateras att bussbranschen betalar redan för sina kostnader genom bland annat fordonsskatter och vägavgifter. Genomförs förslagen om höjda avgifter bör fordonsskatterna därför sänkas ytterligare, så att en kostnadsneutralitet kan uppnås inom kollektivtrafiken.

Det mest anmärkningsvärda med de föreslagna avgifterna som drabbar buss-
trafiken är den undermåliga sakargumentation som ligger till grund för av-
giftshöjningarna. Höjningen av tillstånd för yrkesmässig trafik, från 1 200
kronor till 3 200 kronor, motiveras inte med adekvata sakskaäl. Det gäller även
exempelvis avgiftshöjningarna av tillstånd för linjetrafik utanför EES eller
utfärdande av Waybill. Därför avstyrker BR Transportstyrelsens förslag till
avgiftshöjningar för tillstånd.

Även om Vägverkets och Transportstyrelsens förslag på avgiftshöjningar
på tillstånd är totalt sett marginella är det anmärkningsvärt att genomföra
skatte- och avgiftshöjningar under rådande allvarliga ekonomiska läge för
svensk ekonomi. BR är vidare starkt oroad över att det kommer ständigt nya
förslag på avgiftshöjningar på yrkestrafiken från Transportstyrelsen i syfte att
i huvudsak finansiera verksamheten genom avgifter. Detta riskerar att öka
kostnaderna för den samhällsviktiga kollektivtrafiken samtidigt som regering
och riksdag enligt de fastställda transportpolitiska målen vill öka kollektivtra-
fiken.

När det gäller förslagen på tillsynsavgifter, som beräknas stå för 70 procent av
intäkterna enligt Transportstyrelsens promemoria, finns det anledning att
utreda frågan ytterligare. Lagrådet har vid ett flertal lagrådsremisser konsta-
terat att en tillsynsavgift endast får uttas om någon tillsynsätgärd verkligen
ägt rum och dessutom får en avgift inte överstiga de sammanlagda kostnader-
na för den tillsyn som utövas.

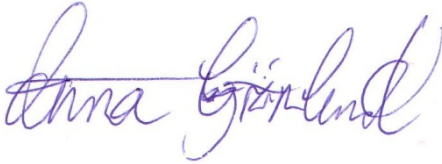
Nu föreslås att kollektivet, de 26 100 tillståndshavarna, ska få en schabloni-
serad tillsynsavgift i form av en årsavgift, då den även inkluderar register-
kostnader. Detta trots att i den föreslagna 11 kap. 8 § uttryckligen anges att
avgiften ”får tas ut endast under förutsättning att tillsynsobjektet blir föremål
för tillsyn under den tidsperiod som avgifterna sammantaget avser”. Men läser
man motivtexten i promemorian föreslås det en årsavgift, som tydligen ska
utgå vare sig någon tillsynsätgärd genomförts eller ej. En tillståndshavare ska
således erhålla en avgift utan att någon tillsyn verkligen genomförts. Det är
uppenbart för envar att denna oklarhet måste ytterligare analyseras och klar-
göras.

Den föreslagna årsavgiften ska inte heller differentieras utifrån antalet
fordon eller omsättning. Trots att en avgift inte får överstiga de sammanlagda
kostnaderna för den tillsyn som utövas. Förslaget innebär att små bolag får en
högre kostnad än vad tillsynsätgärden egentligen kostar, vilket förefaller en
aning märkligt med tanke på regeringens och statsmaktens småföretagare
politik i övrigt. Det bör noteras att bussbranschen domineras av små och me-
delstora företag. Därmed blir särskilt denna bransch drabbad av en schablon-
avgift, trots att någon tillsynsätgärd inte utförts. Förslaget om årsavgift torde
därmed strida mot grundläggande rättsprinciper och sunt förnuft.

Bussbranschen efterlyser en utökad tillsynsverksamhet av Transportstyrelsen
i syfte att upprätthålla sunda konkurrensvillkor. I dag fungerar inte Trans-
portstyrelsens tillsynsverksamhet tillfredsställande. Mot denna bakgrund blir
det än mer märkligt att företagen ska betala för uteblivna tillsynsätgärder i
form av en årsavgift.

Promemorian föreslår att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om avgifter, enligt 11 kap. 10 §. BR anser emellertid att det är endast regering och riksdag som ska meddela föreskrifter om avgifter. Avgiftshöjningar som drabbar kollektivtrafiken är en politisk fråga som inte Transportstyrelsen bör få meddela.

Det går vidare att förenkla avgiftshanteringen och därmed minska kostnaderna ytterligare om de olika avgifterna kan faktureras vid ett och samma tillfälle.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund