

Konsekvensutredning – Ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:186) om avgifter på vägområdet

1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Problemet är att gällande föreskrifter (TSFS 2010:186) om avgifter på vägområdet medför obalans mellan Transportstyrelsens kostnader och statens intäkter för vissa avgiftsfinansierade verksamheter. Det beror både på under- eller överskattning av verksamhetens omfattning och på ändrade förutsättningar. Transportstyrelsen har också, baserat på ny reglering, infört nya verksamheter som inte omfattas av nuvarande föreskrifter om avgifter på vägområdet.

2 Närmare beskrivning av problemet och vad som ska uppnås

2.1 2 kap. 2 § Fordon och mobila maskiner, avgift för tillsyn av leverantörer av alkoholås

Transportstyrelsen ska enligt 5 kap. 28 § körkortslagen (1998:488) utöva tillsyn över efterlevnaden av de föreskrifter om godkännande av alkoholås som meddelats i anslutning till körkortslagen. Förslaget är att avgiften för denna nya verksamhet baseras på timtaxa. Vi uppskattar att Transportstyrelsens årliga resursinsats för denna tillsyn blir cirka tio timmar, vilket medför en sammantagen avgiftsbelastning på berörda leverantörer på cirka 14 000 kronor.

2.2 2 kap. 3 § Fordon och mobila maskiner, avgifter för kontroll av hållbarhetskrav enligt avgasreningsförordningen (2011:345).

Den nu gällande avgiften på 75 kronor för kontroll av hållbarhetskrav enligt avgasreningsförordningen (2011:345) föreslås sänkas till 70 kronor för att bättre balansera intäkterna mot de kostnader som Transportstyrelsen har för denna verksamhet.

2.3 2 kap. 5 § Förarutbildning vid trafikskolor, avgift för tillsyn

Bestämmelserna i det tredje körkortsdirektivet ska införlivas i nationell rätt. De nya bestämmelserna avser bland annat nya körkortsbehörigheter och utökade tillsynsuppgifter där samtliga förarprovare ska medåkas under minst en halv dag vart femte år. För att få täckning för kostnader för arbetet

med tillsyn av förarutbildning behöver föreskrifterna kompletteras med behörigheterna A2, C1, C1E, D1 och D1E. Avgiften för tillsyn över förarprovningen ingår i den kalkyl som ligger till grund för dagens tillsynsavgift. De nya förutsättningarna innebär att Transportstyrelsens kostnader för tillsynen kan förändras men det saknas idag tillräckligt underlag för att uppskatta kostnaden varför en förändring av avgifternas storlek föreslås.

2.4 2 kap. 9 § Vägtrafik, avgifter för tillsyn över väghållarnas efterlevnad av vägsäkerhetslagen (2010:1362) på det transeuropeiska vägnätet

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över hur väghållare efterlever vägsäkerhetslagen (2010:1362) på det transeuropeiska vägnätet. Tillsynen omfattar fyra huvuddelar. Dessa är att kontrollera att en trafiksäkerhetsanalys genomförs inför varje nytt vägprojekt, att en trafiksäkerhetsgranskning genomförs för varje nytt vägprojekt, att regelbundna säkerhetsinspektioner genomförs på det befintliga vägnätet samt att olycksrapporter upprättas för varje inträffad dödsolycka. Trafikverkets regioner är de dominerande väghållningsmyndigheterna på det aktuella vägnätet. Stockholms kommun, Öresundsbrokonsortiet AB och SVEDAB är de övriga väghållarna, samtliga med väglängder under 10 km.

Nuvarande avgift består av en fast årlig avgift baserad på den väglängd respektive väghållare ansvarar för. Denna konstruktion är i princip helt anpassad till de statliga väghållarna men passar mindre bra för väghållare som ansvarar för korta väglängder.

Förslaget är därför att nuvarande avgiftsmodell avgränsas till väghållare med en sammantagen vägsträcka på det transeuropeiska vägnätet som överstiger 50 km och att avgiften för väghållare med kortare vägsträckor baseras på timtaxa för faktiskt arbetad tid i tillsynen.

2.5 2 kap. 10 § Yrkestrafik, avgift för tillsyn av företag med taxitrafiktillstånd och/eller yrkestrafiktillstånd

Med hänsyn till EU:s vägtransportpaket har regeringen lagt en proposition (2011/12:80) som innebär att yrkestrafiklagen (1998:490) ersätts av en ny yrkestrafiklag (2012:xx) och en ny taxitrafiklag (2012:xx). Transportstyrelsen föreslår därför att 2 kap. 10 § ändras med hänsyn till detta genom hänvisning till de nya författningarna. Förslaget innebär inte någon ändring av avgiftens storlek.

2.6 2 kap. 11 § Yrkestrafik, avgifter för tillsyn av kör- och vilotider

Enligt 2 kap. 11 § nu gällande föreskrifter om avgifter inom vägområdet utgår en årlig tillsynsavgift på 500 kronor per fordon för tillsyn av kör- och vilotider samt färdskrivare mm. enligt förordningen (2004:865) om kör och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen förordning (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Avgiften tas ut av registrerad ägare.

I propositionen 2010/11:30 föreslog regeringen att tillsynsuppgifterna enligt arbetstidsbestämmelserna inom transportområdet, lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetstidslagen) skulle överföras från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen. Den 1 januari 2011 överfördes arbetsuppgifterna till Transportstyrelsen.

Vägarbetstidslagen gäller för alla anställda som deltar i vägtransporter som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 som behandlar kör- och vilotidsregler. I vägarbetstidslagen regleras bland annat hur mycket en anställd får arbeta och när rast ska tas. Arbetstidsregleringen inom vägtransportområdet uppvisar en komplex struktur då arbetstiden inte bara regleras i vägarbetstidslagen utan också i arbetstidslagen (1982:673) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, med kompletterande nationell förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, mm. Ett av skälen till att tillsynen av vägarbetstidslagen överfördes till Transportstyrelsen var de samordningsvinsterna som kunde uppstå mellan tillsyn av kör- och vilotider och vägarbetstid.

Att föreslå en ny och separat avgift för tillsyn av vägarbetstidslagen skulle i praktiken innebära att företag i transportbranschen får tre tillsynsavgifter. En för tillsyn av trafiktillstånd, en för tillsyn av kör- och vilotider och en för tillsyn enligt vägarbetstidslagen. Detta skulle bli svårt att pedagogiskt förklara. Avgiftskollektivet inom vägarbetstid är dessutom i stort sett detsamma som för kör- och vilotider. Det finns dock inte några kvantitativa krav på kontroll som det gör för kör- och vilotidstillsynen, men det finns krav på rapportering till EU av vad vi gör inom området.

Vi bedömer att tillsynsavgiften för vägarbetstid kan ingå i den årliga tillsynsavgift som nu tas ut. Den årliga tillsynsavgiften på 500 kronor per fordon och år bör ligga kvar på samma nivå och är tillräcklig för att även täcka in tillsynen av vägarbetstid men bestämmelsen behöver justeras så att den årliga avgiften även omfattar tillsyn enligt vägarbetstidslagen.

2.7 2 kap. 12 § Kollektivtrafik, avgifter för tillsyn enligt kollektivtrafiklagen

Transportstyrelsen ska enligt 5 kap. 1 § i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och 2 § förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. I nuvarande lagrådsremiss "komplettering av kollektivtrafiklagen" föreslås att Transportstyrelsen från och med 1 juli 2012 får bemyndigande att ta ut avgifter för tillsyn enligt kollektivtrafiklagen.

Förslaget är en timbaserad rörlig avgift för Transportstyrelsens tillsyn. Motivet är att tillsynsuppgiften är ny och att vi därmed inte har någon erfarenhet att basera en differentierad eller fast avgift på. Svårigheter att fastställa ett entydigt "avgiftskollektiv" för en differentierad eller fast avgift finns också. Vi ser möjligheter att integrera tillsynen i annan tillsyn, som vi redan bedriver mot vissa av de företag som berörs av kollektivtrafiklagen, vilket också försvårar att förutse resursåtgången för tillsynen. En risk med timbaserad avgift för denna tillsyn är att någon del av nödvändigt tillsynsarbete inte kan knytas till en viss aktör i avgiftskollektivet och därmed inte heller kan tas med i underlaget för avgifterna. Bedömningen är vi på sikt kommer att ha erfarenheter som ger förutsättningar för en ändring av avgiftskonstruktionen till årlig differentierad eller fast avgift.

2.8 3 kap. 1 § Avgifter för tillstånds- och andra prövningar, allmänt

Transportstyrelsen ska enligt 11 § avgiftsförordningen (1992:191) och nuvarande föreskrifter ta ut avgifterna i förskott. För undantag från detta krav krävs synnerliga skäl, vilket medfört att mycket få undantag har kunnat beviljas även om det funnits särskild fördel för både den sökande och Transportstyrelsen. Vissa av våra intressenter har som policy att betala för en tjänst första när den har utförts/levererats. Det är i många fall även mycket fördelaktigt för myndigheten att kunna ta betalt för flera objekt samtidigt då den interna hanteringskostnaden bli betydligt lägre.

Förslaget är att Transportstyrelsen får, om sökanden är en myndighet eller en näringsidkare och det är till särskild fördel för handläggningen av ärendet, medge undantag från kravet att avgiften ska betalas i förskott.

2.9 3 kap. 2 § Fordon, avgifter för prövning av undantag (dispens)

De avgifter som gällt under år 2011 baserades på uppskattade kostnader. Efter en analys av resultatet för föregående år ser vi att kostnaderna kraftig överstiger intäkterna för prövning av undantag (dispenser). Som en följd av detta föreslår vi en höjning av avgifterna enligt nedan.

- För de flesta typer av ansökningar föreslås provningsavgiften höjas från 1 200 kronor till 2 600 kronor.
- För slutserieundantag föreslås en avgift på 6 400 kronor, för undantag för alternativa drivmedel en avgift på 1 000 kronor samt för tillstånd som yrkesmässig tillverkare en avgift på 5 500 kronor.
- Erkännande av utländsk utbildning och yrkeskvalifikationer för besiktningstekniker är ett nytt område som finansieras via avgift. Avgiften för denna prövning föreslås bli 2 600 kronor.

2.10 3 kap. 2 § Fordon, avgifter för prövning för att utse teknisk tjänst

I direktiv för fordonsområdet beskrivs hur bedömning, godkännande och att utse tekniska tjänster, som genomför bedömning av produktionsöverensstämmelse och provningar för typgodkännande av fordon, komponenter och separata tekniska enheter, ska gå till. Regeringen har i 7 kap. fordonsförordningen (2009:211) ”Anmälan av tekniska tjänster” närmare reglerat hur detta ska gå till genom att Transportstyrelsen som godkännandemyndighet ges rätt att utse och anmäla dessa tekniska tjänster.

Transportstyrelsens prövning för att utse teknisk tjänst är en verksamhet som ska finansieras genom avgifter. I nu gällande föreskrifter (TSFS 2010:186) om avgifter på vägområdet saknas bestämmelser om avgifter för att utse teknisk tjänst. Den nu föreslagna avgiften, avgift genom löpande timtaxa, syftar till att skapa förutsättningar för finansiering av att utse teknisk tjänst genom avgifter som motsvarar Transportstyrelsens kostnader för verksamheten.

2.11 3 kap. 2 § Fordon, avgifter för prövning av undantag från avgaskrav enligt flexibelt system (förordning om avgasrening)

I förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna maskiner ges möjlighet för tillverkare att utnyttja ett undantag i form av ett flexibelt system. Detta undantag ger en tillverkare möjlighet att under perioden mellan två gränsvärdessteg släppa ut ett begränsat antal motorer på marknaden som är avsedda att installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och som uppfyller endast det föregående stegets utsläppsgränsvärden. Förslaget är att en ny avgift införs för handläggning av ansökan om undantag från kraven i förordningen om avgiftskrav enligt flexibelt system. Avgiften föreslås bli 2 600 kronor, vilket motsvarar Transportstyrelsens kostnader för handläggningen.

2.12 3 kap. 4 § Fordon, avgifter för typgodkännande och ändring i typgodkännande av system, komponent eller separat teknisk enhet

De avgifter för typgodkännande och ändring av typgodkännande av system, komponent eller separat teknisk enhet och som gällt under år 2011 baserades på uppskattade kostnader för verksamheten. Efter en analys av resultatet för föregående år ser vi att kostnaderna kraftigt överstiger intäkterna.

Som en följd av detta föreslås att avgifterna höjs för att balansera Transportstyrelsens kostnader och intäkter för denna verksamhet samt att den högre avgiften tas ut för de fem första typgodkännandena i samma ärende istället för som tidigare enbart för det första godkännandet. Detta kommer att bättre motsvara kostnaderna i en serie av godkännanden. Förslaget är därför att avgiften för det första till och med det femte godkännandet höjs från 3 200 kronor per styck till 6 000 kronor per styck samt att avgiften för ytterligare godkännanden inom samma ärende höjs från 1 600 kronor per styck till 4 500 kronor per styck.

Förslaget är vidare att en särskild avgift införs för den inledande kontrollen av tillverkare av system, komponent och separat teknisk enhet. En sådan avgift tas idag ut med stöd av bestämmelser i 3 kap. 3§ med motsvarande ordalydelse som avser fordonstillverkare, vilket inte är ett riktigt förfarande. Avgiften föreslås tas ut genom löpande timtaxa, dvs. samma avgiftsmodell som för inledande kontroll av fordonstillverkare.

2.13 3 kap. 6 § Förarutbildning och förarprovning, avgift för provning av ansökan om tillstånd att bedriva grundutbildning för förarprovare

Avgiften infördes i föreskriften mot bakgrund av en eventuell författningsreglering om att Transportstyrelsen skulle hantera ansökningar om tillstånd att bedriva grundutbildning för förarprovare. Denna reglering har emellertid inte kommit till stånd och det finns inte heller några planer på detta inom en närmare framtid. Grundutbildning ska även fortsättningsvis anordnas av Transportstyrelsen. Förslaget är därför att avgiften för grundutbildning för förarprovare på 1 200 kronor slopas.

2.14 3 kap. 7 § Körkort, avgifter för provning av ansökan om förnyelse av vissa behörigheter

Bestämmelserna i det tredje körkortsdirektivet ska införlivas i nationell reglering. De nya bestämmelserna avser bland annat nya körkortsbehörigheter och med hänsyn till detta behöver föreskrifterna kompletteras med avgift för provning av ansökan om förnyelse av

behörigheterna C1, C1E, D1 och D1E. Förslaget innebär att samma avgift (315 kronor) ska utgå för prövning av dessa ansökningar som för de ansökningar som avser förnyelse för behörigheter enligt befintliga föreskrifter.

2.15 3 kap. 9 § Yrkestrafik, avgifter för tillstånds- och andra prövningar

Den genomgång och uppföljning som gjorts av verksamheterna inom yrkestrafikområdet visar att det finns prövningsavgifter som idag är avgiftsmässigt underfinansierade. I vissa fall är dessa verksamheter föremål för ytterligare omprövning och föranleder därför inga förslag om ändrade avgifter i dagsläget.

Inom myndigheten pågår också ett effektiviseringsarbete med ett antal åtgärder, som nytt arbetssätt och bättre samordning, vilket bör kunna reducera kostnaderna.

Vissa redaktionella ändringar föreslås också med anledning av ny taxitrafiklag och yrkestrafiklag.

2.15.1 Ändring av befintliga prövningsavgifter

Förslag:

- Avgiften för undantag från skyldighet att ha taxameter höjs från 1 200 kronor till 2 500 kronor.
- Avgiften för utfärdande av färddeklaration som kontrollokument (waybill, interbus) höjs från 600 kronor till 1 000 kronor för 1-5 häften, till 1 800 kronor för 6-10 häften och till 2 600 kronor för 11 häften eller fler.
- Avgiften för förhandsbesked för taxiförarlegitimation höjs från 300 kronor till 600 kronor.

Skäl för förslagenUndantag från skyldighet att ha taxameter

Enligt 7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1998:779) får ett fordon användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter. Om det finns synnerliga skäl får Transportstyrelsen medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameter.

Verksamheten visar att prövningsavgiften idag är avgiftsmässigt underfinansierad. Under 2011 har cirka 420 ärenden handlagts med en kostnad på ungefär 3 200 kronor per ärende. Resursåtgången per ärende beräknas till ca 3,7 timmar. Prövningsavgiften är idag 1 200 kronor.

Under 2012 avser vi att utreda möjligheten att igenom föreskrifter undanta de transporter som idag är aktuella för undantag. Det är rimligt att anta att

en eventuell förändring med anledning av detta tidigast kan träda i kraft 2014. Nu pågår arbete att effektivisera handläggningen och förslaget är därför att prövningsavgiften för denna ärendetyp höjs till 2 500 kronor.

Utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument

Verksamheten visar att prövningsavgiften idag är för låg. Under 2011 har cirka 100 ärenden handlagts med en kostnad på cirka 1 100 kronor per ärende. Prövningsavgiften är 600 kronor per ärende idag. I ett ärende kan flera färddeklarationer utfärdas beroende på önskemål från sökanden.

den grundkalkyl som tidigare räknats fram har kostnaderna för tryckning av färddeklarationerna inte tagits med. En stor kostnad i denna ärendetyp är just tryckning av färdhäften. Ett färdhäfte kostar ungefär 70 kronor att trycka.

Förslaget är därför att en "kostnadsstege med mängdrabatt" införs där avgiften för ansökan om 1-5 färddeklarationer blir 1 000 kronor, för ansökan om 6-10 häften blir kostnaden 1 800 kronor. För elva eller fler häften föreslås prövningsavgiften bli 2 600 kronor.

Förhandsbesked för taxiförläggning

Prövningsavgiften för förhandsbesked taxiförläggning är idag för låg. Under 2011 har cirka 260 ärenden handlagts med en kostnad på ungefär 1000 kronor per ärende. Prövningsavgiften är idag 300 kronor.

För handläggare tar dessa ärenden ungefär lika mycket tid i anspråk som prövning av taxiförläggning. Av denna anledning förordas en höjning av prövningsavgiften för att komma närmare full kostnadstäckning för denna ärendetyp. På sikt bör myndigheten dock verka för en ändring i regelverket så att möjligheten till förhandsbesked tas bort på samma sätt som skett inom körkortsområdet är redan slopat.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås en höjning av prövningsavgiften till 1000 kronor.

2.15.2 Prövningsavgifter som flyttas och ändras redaktionellt

Förslaget är vissa flyttningar och redaktionella ändringar i tabellen i 3 kap. 9§.

Skäl till förslagen

Tillstånd till yrkesmässig trafik

Den 21 oktober 2009 antog Europaparlamentet och rådet tre nya EU förordningar på yrkestrafikområdet:

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska

uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG,

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, och

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

Regeringen har med anledning av detta lagt en proposition 2011/12:80 med förslag på två nya lagar; en reformerad yrkestrafiklag och en taxitrafiklag, samt följdändringar i ett antal andra lagar. Syftet med de föreslagna ändringarna är att anpassa yrkestrafiklagstiftningen till ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen). Materiella bestämmelser om villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik finns i trafiktillståndsförordningen, med kompletterande bestämmelser i den nya yrkestrafiklagen.

Taxitrafik omfattas inte av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde och inte heller av begreppet yrkesmässig trafik. Bestämmelserna om taxitrafik flyttas därför från yrkestrafiklagstiftningen och regleras separat i en egen lag. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 maj 2012.

Med anledning av detta behöver produkt- och tjänstelistan för *Tillstånd för yrkesmässig trafik* revideras. Dessutom har framkommit att olika bedömningar gjorts vad gäller prövningsavgiften inom myndigheten. I vissa fall har en prövningsavgift tagits ut för respektive trafiktillstånd (goods, buss eller taxi) och i andra fall har endast en prövningsavgift tagits ut även om sökanden ansökt om fler trafiktillstånd i samma ansökan. Det bör framgå i avgiftsföreskriften att prövningsavgiften på 3 200 kronor omfattar ett trafiktillstånd.

2.15.3 Prövningsavgift för tillstånd att bedriva yrkeskompetensutbildning flyttas och ändras redaktionellt

Prövning för tillstånd att bedriva yrkeskompetensutbildning är en uppgift som baseras på kompetens i fråga om behörighet. Förslaget är därför att ärendetypen tillstånd att bedriva yrkeskompetensutbildning flyttas till att ligga under rubriken ”förarutbildning och förarprövning”.

2.16 3 kap. 10 § Yrkestrafik, avgift för typgodkännande av färdskrivare

Den genomgång som gjorts av verksamheten visar att prövningsavgiften idag är för låg. Ärendetypen är mycket begränsad och under 2011 handlades endast ett typgodkännande inom färdskrivarområdet. Kostnaden för det ärendet uppgick till cirka 42 000 kronor medan prövningsavgiften idag är 3 200 kronor.

Eftersom endast enstaka ärenden av den här typen förekommer är det svårt att uppskatta var en rimlig fast prövningsavgift bör ligga på. Förslaget är därför att ändra avgiftsmodellen till att vara fast avgift i kombination med rörlig avgift. Den fasta avgiften föreslås vara 6000 kronor per typgodkännande eller ändring av typgodkännande. Den rörliga avgiften föresås vara timbaserad för inledande kontroll av tillverkare av färdskrivare. Om den inledande kontrollen sker utrikes, är förslaget att avgiften även ska kompensera för restid med löpande timtaxa upp till maximalt åtta timmar per person och väg, samt avgift för faktiska resekostnader. Med faktiska resekostnader avses kostnader för biljetter, kostnader för transport på plats, boendekostnader, traktamenten och övriga kostnader som föranleds till följd av kontrollen.

2.17 3 kap. 11 § Vägtrafik, avgifter för godkännandeprovning av vägtunnlar

Enligt 10 § i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar får en tunnel inte tas i bruk för allmän trafik förrän den godkänts av tunnelmyndigheten, som är Transportstyrelsen. Detsamma gäller om tunneln ska tas i bruk på nytt för allmän trafik efter betydande byggnadstekniska eller driftsmässiga förändringar. Transportstyrelsen ska lämna sitt godkännande om tunneln uppfyller säkerhetskraven i 3 § samt om tunnelhållaren har sammanställt föreskriven säkerhetsdokumentation och har fullgjort sina skyldigheter enligt 6 § 2 och 3.

Godkännandeprovning av en vägtunnel är normalt en både varierande och komplex uppgift. Vår bedömning är att det kommer att vara stora variationer i den handläggningstid som behövs beroende på tunnelprojektets storlek och komplexitet. Av denna anledning föreslås en avgift för godkännandeprovning av vägtunnlar baserad på löpande timtaxa.

2.18 3 kap. 12 § Vägtrafik, avgifter för godkännandeprovning av säkerhetssamordnare för vägtunnlar och trafiksäkerhetsgranskare

2.18.1 Avgift för godkännandeprovning av säkerhetssamordnare

Enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar ska väghållaren för anläggning av vägtunnlar med en längd över 500 meter på TEN-vägar tillhandahålla en godkänd säkerhetssamordnare. Transportstyrelsen ska pröva ansökningar om godkännande av säkerhetssamordnare. Kriteriet för godkännande är gedigen relevant yrkeserfarenhet. För tre av de sju nu aktuella vägtunnlarna finns säkerhetssamordnare utsedda och godkända.

Bedömningen är att fyra ansökningar om godkännandeprovningar kommer att inkomma till myndigheten inom de närmaste åren. Eftersom det inte finns några formella krav på säkerhetssamordnaren annat än gedigen relevant yrkeserfarenhet ska sökanden lämna sitt CV som underlag för myndighetens provning. Förslaget är därför en fast avgift om 2 800 kronor för provning av ansökningar om godkännande av säkerhetssamordnare baserat på uppskattad normal kostnad för denna provning.

2.18.2 Avgift för godkännandeprovning av trafiksäkerhetsgranskare

Enligt 5 § vägsäkerhetslagen ska väghållaren för varje vägprojekt utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska följa den fysiska planeringen av vägprojektet, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter. Transportstyrelsen ska pröva och utfärda godkännande och behörighetsbevis för trafiksäkerhetsgranskare. Godkännande och behörighetsbevis kan utfärdas till den som har genomgått föreskriven utbildning, har minst fem års relevant yrkeserfarenhet samt gymnasiekompetens från tekniskt eller naturvetenskapligt program. Förslaget är en fast avgift om 2 800 kronor för provning av ansökningar om godkännande av trafiksäkerhetsgranskare baserat på uppskattad normal kostnad för denna provning.

2.19 3 kap. 13 § Kollektivtrafik, provning av undantag

Enligt prop. 2011/12:76 *Komplettering av kollektivtrafiklagen* får Transportstyrelsen från och med 1 juli 2012 meddela undantag från kraven på anmälnings-, informations- och uppgiftsskyldighet i 4 kap. 1, 2 eller 3 § kollektivtrafiklagen. Transportstyrelsen får även rätt att ta ut avgifter för ärendehandläggning (beslut om undantag från skyldighet i 4 kap. 1, 2 eller 3 §) enligt kollektivtrafiklagen. Detta är dock nya arbetsuppgifter för Transportstyrelsen och myndigheten har idag inte tillräcklig information och data för att konstruera en avgiftsmodell med differentierat eller fast pris. Avgiften för ärendehandläggning föreslås tas ut genomlöpande timtaxa.

2.20 4 kap. 3-6 §§ Skyltavgift

Transportstyrelsen har idag inte full kostnadstäckning för hanteringen av registreringsskyltar. Om avgiften höjs kan kostnadstäckning nås. Huvudanledningen till underskottet är ett stigande aluminiumpris sedan avtalet med leverantören tecknades.

Transportstyrelsen säljer årligen drygt en miljon registreringsskyltar till en kostnad av 89 miljoner kronor (utfall 2011). Förslaget är att skyltavgiften höjs med 10 kronor. Denna höjning av avgiften innebär att den årliga avgiftsbelastningen för fordonsskyltar ökar med cirka 10,5 miljoner kronor.

2.21 4 kap. 8 § Påställningsavgift, avgift för påställning av fordon.

Enligt 8 kap. 17 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska en påställningsavgift tas ut när ett fordon ställs på. Denna avgift är idag 50 kronor per påställt fordon, vilket under 2011 innebar att Transportstyrelsens kostnader överfinansierades med närmare 35 miljoner kronor.

Transportstyrelsen gör bedömningen att en sänkning av påställningsavgiften till en nivå som leder till att intäkterna av påställningsavgiften balanserar kostnaderna är förenad med två nackdelar. För det första skulle en så låg avgift knappast vara ändamålsenlig; att verka återhållande på av- och påställning av fordon. För det andra skulle kostnadsandelen för administration av avgiften bli otillfredsställande hög. I Transportstyrelsens effektiviseringsarbete avseende myndighetens hantering av avgifter övervägs därför ett förslag om att förordningens krav om påställningsavgift ska slopas. Slopande av avgiften för påställning av fordon leder till en enklare hantering av påställningar, både för medborgare och myndigheten. Transportstyrelsen får minskade kostnader avseende fakturahantering och medborgare som ställer på fordon får en minskad kostnad.

Förslaget är att påställningsavgiften i nuläget behålls oförändrad men Transportstyrelsen avser att lämna in en framställan om författningsändring för att senare, om regeringen visar sig positiv till att ändra författningen till den 1 januari 2013, justera föreskrifterna innan de beslutas.

2.22 5 kap. 1 § Övriga avgifter, färdskrivarkort

Kostnader för systemstöd, tillverkning och distribution av färdskrivarkort har minskat, vilket innebär att nuvarande avgift är för hög.

Transportstyrelsen förelår en sänkning av nuvarande avgift för färdskrivarkort med 150 kronor från 650 kronor till 500 kronor.

Transportstyrelsen bedömer att cirka 65 000 färdskrivarkort kommer att utfärdas årligen under de närmaste tre åren. Denna sänkning av avgiften innebär att den årliga avgiftsbelastningen för färdskrivarkort minskar med 9,75 miljoner kronor.

3 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

3.1 Alternativa lösningar

För att avgiftsfinansiera viss ärendehantering inom Transportstyrelsen, enligt riksdagens beslut, kan Transportstyrelsen använda olika avgiftskonstruktioner för uttag av de olika avgifterna.

Fast avgift anses vara lämplig vid prestationer som är homogena och kräver en förutsägbar och likartad resursåtgång från ärende till ärende. Detta gäller för ärenden som kräver en relativt liten resursåtgång och som ofta handläggs i stora volymer.

Rörlig avgift anses vara lämplig när det inte finns tillräcklig information för att beräkna en fast avgift eller att antalet timmar som varje enskilt ärende tar i anspråk varierar kraftigt och är svår att bedöma i förväg. Med rörlig avgift avses löpande timtaxa.

Fast avgift i kombination med en rörlig avgift. I de fall där en rörlig avgift används får den verksamhetsutövaren som har de ärenden som tar längst tid störst avgift, och det är i de flesta fall korrekt. I vissa typer av ärenden, exempelvis där ny teknik och utveckling av branschen ingår blir konsekvensen att den verksamhetsutövare som är först ut belastas med en hög avgift medan hela branschen kan nyttja myndighetens beslut. Ett sätt att på ett mer rättvisande sätt fördela dessa kostnader är att kombinera en fast avgift och rörlig timkostnad. Den fasta avgiften motsvarar i detta fall kollektivets gemensamma kostnader och den rörliga timkostnaden den tid som det specifika ärendet tar.

Differentierad avgift anses lämplig när en fast avgift är lämplig, men bör beloppsmässigt variera för att ska spegla vissa aspekter, exempelvis projektets storlek eller omfattning samt organisationens komplexitet, vilka medför skillnad i resursåtgången hos Transportstyrelsen.

Fast avgift i kombination med differentierad avgift anses lämplig när ett kollektiv kan delas upp i mindre kategorier och att det inom varje kategori är en homogen handläggning av det specifika ärendet.

Transportstyrelsen har föreslagit olika avgiftslösningar för olika verksamheter. Utgångspunkten har varit att så långt det är möjligt beräkna en fast avgift och där handläggningens art så krävt differentiera avgifterna. En fast avgift ger tydlig och enkel information till verksamhetsutövarna om storleken på avgiften. För att uppnå hög korrelation mellan tillståndshavarens verksamhet och Transportstyrelsens avgiftsuttag har

avgifterna differentierats. Avgifternas storlek beräknas utifrån antalet timmar som respektive ärende tar för respektive kategori. I de fall en fast avgift inte varit lämplig eller Transportstyrelsen inte haft tillräcklig information har en rörlig avgift föreslagits.

3.2 Effekter om reglering inte kommer till stånd

Transportstyrelsen behöver finansiering för att kunna utföra de uppgifter som myndigheten är ålagd att göra. Lagstiftaren har varit tydlig med att finansieringen i huvudsak ska vara avgiftsbaserad.

En effekt av utebliven reglering är att flera avgifter på vägområdet på ett oacceptabelt sätt inte motsvarar Transportstyrelsens kostnader. En annan effekt är att tillfredsställande finansiering uteblir för flera nya verksamheter av den karaktär som ska omfattas av avgiftsfinansiering. Båda dessa effekter bidrar till att avgiftsbelastningen i branschen inte fördelas på ett adekvat sätt mellan de aktörer som berörs av Transportstyrelsens avgiftsfinansierade verksamhet; tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning.

Transportstyrelsens uppdrag och mål är att nya verksamheter normalt ska resurssättas och klaras genom att resurser frigörs och omallokeras genom effektivisering i befintlig verksamhet. De revideringar som nu föreslås syftar till adekvat finansiering och avgiftsbelastning, inte till sammantaget utökade resurser för Transportstyrelsen.

4 Vilka berörs av regleringen?

4.1 Betalningsvillkor

Ändring av betalningsvillkoren för avgift för ansökan om typgodkännande och dispenser berör myndigheter och näringsidkare när betalning av avgiften i efterhand innebär särskild fördel för handläggningen av ärendet.

4.2 Fordon och mobila maskiner

Ny avgift för tillsyn över efterlevnaden av de föreskrifter om godkännande av alkoholås som meddelats i anslutning till körkortslagen berör leverantörer av alkoholås, för närvarande fyra leverantörer.

Sänkning av avgiften för kontroll av hållbarhetskrav enligt avgasreningsförordningen berör de tillverkare som saluför nya personbilar, lastbilar och bussar.

Ny avgift för provning av undantag från avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna maskiner berör de företag som tillverkar mobila maskiner i vilka man tänker använda motorer som inte uppfyller aktuell avgasreningslagstiftning utan enbart det föregående avgasreningssteget.

Ny avgift för bedömning, godkännande och utnämning av tekniska tjänster berör de organisationer som vill bli anmälda som teknisk tjänst både inom och utanför Sveriges gränser men inom EES området.

En höjd avgift för typgodkännande och ändring i typgodkännande av system, komponent eller separat teknisk enhet berör de företag som ansöker om ett typgodkännande för system, komponent eller separat teknisk enhet hos Transportstyrelsen.

Höjda avgifter för handläggning av dispensansökningar berör de företag och privatpersoner som ansöker om ett undantag från gällande föreskrifter om fordon hos Transportstyrelsen.

Höjning av skyltavgiften berör fordonsägare som köper en ny registreringsskylt.

4.3 Yrkestrafik

De föreslagna höjningarna av avgifterna på yrkestrafikområdet berör vad som i allmänt språkbruk benämns den yrkesmässiga trafiken på väg. Därmed avses dels de som bedriver, eller avser att bedriva, yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen och taxitrafik, dels de som söker taxiförarlegitimation.

Antalet innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och taxitrafik uppgår till ungefär 26 100.

De företag som berörs av förslagen återfinns i alla associationsformer men till stor del bedrivs verksamheten som enskild firma där företagen vanligtvis är små (1-2 fordon). Även när man ser till bolagsform är andelen mycket små företag betydande. 50 procent av företagen har bara ett fordon medan andelen företag med fler än 50 bilar är mindre än en procent.

Den föreslagna sänkningen av avgiften för färdskrivarkort berör de som har behov av ett färdskrivarkort, vilka finns fyra varianter; förarkort, företagskort, verkstadskort och kontrollkort.

4.4 Vägtrafik

Ny avgift för tillsyn av vägghållarnas efterlevnad av vägsäkerhetslagen på det transeuropeiska vägnätet berör Trafikverkets regioner, Stockholms kommun, Öresundsbrokonsortiet AB och SVEDAB.

Ny avgift för godkännande och behörighetsbevis för trafiksäkerhetsgranskare berör de personer, eller de företag där personerna

är anställda, som avser att söka godkännande och behörighetsbevis för trafiksäkerhetsgranskare.

Ny avgift för godkännande för att ta vägtunnlar i trafik berör de väghållare som planerar att bygga vägtunnlar längre än 500 m. Bedömningen är att antalet tunnlar som blir föremål för godkännande kommer att vara mycket litet under en lång tid framöver.

Ny avgift för godkännande som säkerhetssamordnare för anläggning av vägtunnel berör de personer, eller de företag där personerna är anställda, som avser att söka sådant godkännande. Det bedöms att endast fyra ärenden om godkännande av säkerhetssamordnare är aktuella under de närmaste åren.

4.5 Kollektivtrafik

Ny avgift för tillsyn enligt kollektivtrafiklagen berör på vägområdet regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, kollektivtrafikföretag samt den till vilken befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik.

Ny avgift för prövning av undantag från bestämmelserna från kraven på anmälnings-, informations- och uppgiftsskyldighet i 4 kap. 1, 2 eller 3 § kollektivtrafiklagen berör de kollektivtrafikföretag som ansöker om sådant undantag.

5 **Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?**

5.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

De kostnadsmässiga konsekvenserna har i huvudsak beskrivits i redogörelsen för respektive revidering i avsnitt 2. I de fall där en sänkning eller borttagning av avgift föreslås är konsekvensen att kostnaden reduceras för de som berörs av dessa avgifter. Vår bedömning är att de nya avgifterna och många av avgiftshöjningarna är små, både i absoluta tal och i relation till omsättningen i berörda myndigheter och företag eller i relation till normal privatekonomi. Konsekvenserna bedöms därför som små. Några av avgiftshöjningarna är procentuellt stora, i flera fall fördubblas avgifterna, men vår bedömning är ändå att de är relativt små i absoluta tal och ger små konsekvenser för berörda myndigheter, företag eller privatpersoner.

5.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

För de verksamheter som vi föreslår finansiering genom fast avgift är konsekvensen att den som berörs får tydlig och enkel information om

storleken på avgiften i förväg och att avgiften är baserad på erfarenhet av hur stor kostnaden normalt är för Transportstyrelsens insats i motsvarande ärenden. När vi föreslår rörlig avgift är konsekvensen att den som berörs inte har information i förväg om avgiftens storlek och att avgiften kommer att vara direkt relaterad till Transportstyrelsens kostnader för den specifika resursinsats som avgiften är knuten till.

6 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Den reglering som styr de delar av Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet och som finansieras genom avgifter har i huvudsak sitt ursprung i internationell rätt. Hur dessa verksamheter ska finansieras står emellertid varje medlemsstat fritt att besluta om.

7 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Föreslagna föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. Anledningen till detta är att flera avgifter är utformade som årliga avgifter, vilket innebär att ett ikraftträdande i samband med ett årsskifte underlättar för alla som berörs. Andra anledningar är att justeringar och kompletteringar av avgifterna för att uppnå balans mellan avgifter och kostnader bör genomföras så snart som möjligt men också ge berörda aktörer rimlig tid att planera för ändrade avgifter.

8 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

8.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Regleringen berör i någon del en stor andel av intressenterna i vägtrafikbranschen; företag, fordonsägare, förare och myndigheter, men de flesta som berörs påverkas av ett fåtal av de ändrade eller nya avgifter som regleringen innehåller.

8.2 Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

I de delar som regleringen innebär nya avgifter, tillkommer administrativ tid för att hantera fakturor om avgifter till Transportstyrelsen.

8.3 Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

I dagsläget kan inte några andra kostnader förutses.

8.4 I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Regleringen bör påverka konkurrensförhållandena positivt genom att avgifterna anpassas till verkliga kostnader och fördelas på ett adekvat sätt mellan berörda aktrörer. Detta skapar förutsättningar för konkurrensneutralitet på marknaden och effektivitet i Transportstyrelsens verksamhet, inte minst i tillsynen, som också är en garant för att konkurrensneutrala förhållanden upprätthålls i branschen.

8.5 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

I dagsläget kan inte några andra konsekvenser för företagen förutses.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Fordon:

Hans Norén, 010-495 57 73, hans.noren@transportstyrelsen.se

Förarutbildning och förarprovning:

Sören Bokvad, 010-495 58 51, soeren.bokvad@transportstyrelsen.se

Vägtrafik:

Åke Larsson, 010-495 57 92, ake.larsson@transportstyrelsen.se

Yrkestrafik:

Elsy Skoglund, 010-495 57 79, elsy.skoglund@transportstyrelsen.se

Kollektivtrafik:

Heléne Jarefors, 010-495 55 37, helene.jarefors@transportstyrelsen.se

Registerhållning och övriga avgifter

Astrid Edlund, 010-495 60 18, astrid.edlund@transportstyrelsen.se

Generellt:

Rune Lindberg, 010-495 55 01, rune.lindberg@transportstyrelsen.se

Juridik:

Jonas Malmstig, 010-495 56 85 , jonas.malmstig@transportstyrelsen.se