

Avgifter inom yrkestrafikområdet

Redovisning av regeringsuppdrag

1	SAMMANFATTNING	4
2	FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	6
2.1	FÖRSLAG TILL FÖRORDNING OM ÄNDRING I YRKESTRAFIKFÖRORDNINGEN (1998:779)	6
2.2	FÖRSLAG TILL FÖRORDNING OM ÄNDRING I FÖRORDNINGEN (2001:652) OM AVGIFTER INOM VÄGTRAFIKOMRÅDET	7
3	INLEDNING	13
3.1	BAKGRUND	13
3.2	UPPDRAGET	13
3.3	TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTSPROJEKT	14
3.4	AVGIFTER RÖRANDE YRKESTRAFIK	14
3.5	AVGIFTER RÖRANDE FORDONSBESIKTNINGAR	14
3.6	ÖVRIGA AVGIFTER INOM VÄGTRAFIKOMRÅDET	15
3.7	FÖRFATTNINGSFÖRSLAGEN	15
3.8	DET FORTSATTA ARBETET OCH FRAMTIDA AVGIFTSFRÅGOR	15
4	AVGIFTSKONSTRUKTIONER	16
4.1	INLEDNING.....	16
4.2	ÖVERGRIPANDE PRINCIPER FÖR AVGIFTSKONSTRUKTIONER	16
4.2.1	<i>Certifiering, utfärdande av tillstånd och andra prövningar</i>	16
4.2.2	<i>Registerhållning</i>	17
4.2.3	<i>Expeditionsärenden</i>	17
4.2.4	<i>Tillsyn</i>	18
4.2.5	<i>Avgiftsklass eller belopp?</i>	22
5	VERKSAMHETSBEKRIVNING	24
5.1	TILLSYN.....	24
5.1.1	<i>Tillsyn över tillståndshavare</i>	24
5.1.2	<i>Tillsyn över innehavare av taxiförarlegitimation</i>	26
5.1.3	<i>Tillsyn enligt lagen (1998:492) om biluthyrning</i>	27
5.2	TILLSTÅND OCH ANDRA PRÖVNINGAR	28
5.2.1	<i>Ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik</i>	28
5.2.2	<i>Ansökan om tillstånd till internationella persontransporter inom EU/EES</i>	28
5.2.3	<i>Ansökan om tillstånd till internationella persontransporter utanför EU/EES</i>	29
5.2.4	<i>Ansökan om tillstånd till länsgränsöverskridande linjetrafik</i>	30
5.2.5	<i>Ansökan om gemenskapstillstånd - godstrafik</i>	30
5.2.6	<i>Ansökan om transporttillstånd - godstrafik utanför EU/EES</i>	30
5.2.7	<i>Ansökan om CEMT-tillstånd</i>	31
5.2.8	<i>Ansökan om taxiförarlegitimation</i>	31
5.2.9	<i>Ansökan om tillstånd till yrkesmässig biluthyrning</i>	31
5.2.10	<i>Ansökan om s.k. hamndispens</i>	32
5.2.11	<i>Ansökan om förartillstånd</i>	32
5.2.12	<i>Ansökan om godkännande av viss person som trafikansvarig</i>	33
5.2.13	<i>Anmälan om föreståndare</i>	33
5.2.14	<i>Prövning efter anmälan om utbyte av trafikansvarig m.m.</i>	33

5.2.15	Ansökan om undantag från kravet på taxameter i taxitrafik	34
5.2.16	Typgodkännande av färdskrivare	34
5.3	ÖVRIGA ÄRENDEN	34
5.3.1	Utfärdande av kontrolldokument och certifikat	34
5.3.2	Utfärdande av extra kopior avseende gemenskapstillstånd	35
5.3.3	Beslut i ärende avseende miljöpoäng	35
5.3.4	Prövning av övriga dispensansökningar enligt yrkestrafikförordningen	35
5.3.5	Utfärdande av intyg om lämplighet avseende yrkeskunnande	35
6	DEN FRAMTIDA FINANSIERINGEN	36
6.1	INRIKTNING.....	36
6.1.1	Allmänt	36
6.1.2	Avgiftssättning inom övriga trafikslag	37
6.1.3	Åtgärder för att effektivisera verksamheten	37
6.1.4	Vägtransportpaketet	38
6.1.5	Avgiftsfloran	39
6.2	VERKSAMHETER SOM BÖR OMRÖVAS	39
6.2.1	Biluthyrning	40
6.2.2	Förhandsbesked i fråga om taxiförarlegitimation.....	40
6.3	NY AVGIFT FÖR TILLSYNYN.....	41
6.4	ÄNDRING AV BEFINTLIGA AVGIFTER	44
6.5	AVGIFTER SOM UTGÅR	45
6.6	IKRAFTTRÄDANDE OCH ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER.....	46
7	KONSEKVENSER	47
7.1	VAD ÄR PROBLEMET OCH VAD SKA UPPNÅS?.....	47
7.2	ALTERNATIVA LÖSNINGAR OCH VAD BLIR EFFEKTERNA OM NÅGON REGLERING INTE KOMMER TILL STÅND? 47	
7.3	VILKA BERÖRS AV REGLERINGEN?	47
7.4	KOSTNADER OCH ANDRA KONSEKVENSER	47
7.5	SVERIGES MEDLEMSKAP I EUROPEISKA UNIONEN	49
7.6	IKRAFTTRÄDANDE M.M.	49
7.7	KAN REGLERINGEN FÅ EFFEKTER AV BETYDELSE FÖR FÖRETAGS ARBETSFÖRUTSÄTTNINGAR, KONKURRENSFÖRMÅGA ELLER VILLKOR I ÖVRIGT?.....	50
7.7.1	Berörda företag	50
7.7.2	Tidsåtgång och företagens administrativa kostnader.....	50
7.7.3	Andra förändringar i anslutning till regleringen.....	50
7.7.4	Påverkan på konkurrensförhållanden.....	51
7.7.5	Övrig påverkan på företagen	51
7.7.6	Särskilda hänsyn till små företag.....	51
	BILAGA 1 FÖRESLAGNA AVGIFTER	52
	BILAGA 2 NUVARANDE AVGIFTER	54

1 Sammanfattning

Inriktning av den framtida finansiering inom yrkestrafikområdet är att det för tillstånd, tillsyn och registerhållning ska tas ut avgifter. För närvarande finns avgifter för tillstånd - i stor utsträckning - men inte för tillsyn och registerhållning. Avgiftsfrågan kan inte lösas isolerad utan måste sättas in i det större perspektivet där den materiella verksamheten sätts i fokus. Verksamheten är föremål för översyn i syfte att

- uppnå högre effektivitet,
- beakta möjliga regelförenklingar och eventuella regelförändringar (vägtransportpaketet),
- reducera avgiftsfloran samt
- uppnå enhetlighet i avgiftssättningen i jämförelse med övriga trafikslag.

Om analysen visar på behov av förändringar i något avseende tas den frågan upp i särskild ordning. I sådant fall föreslås inga nya eller förändrade avgifter förrän omprövningen är genomförd. Detta utesluter inte att det sammantaget kan finnas skäl att införa, justera eller slopa avgifter parallellt med den översyn som genomförs. Från den utgångspunkt innehåller Transportstyrelsens förslag följande moment.

1) En tillsynsavgift införs beträffande den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Avgiften tas ut årligen med 1 200 kr och inkluderar det registermässiga stöd som verksamheten behöver.

2) Följande avgifter ändras:

- Tillstånd till yrkesmässig trafik höjs från avgiftsklass 3 till 5 (dvs. från 1 200 kr till 3 200 kr).
- Tillstånd till linjetrafik utanför EES höjs från 3 000 kr till avgiftsklass 6 (dvs. till 5 000 kr). Begreppet pendeltrafik utgår.
- Gemenskapstillstånd för persontransporter höjs från 500 kr till avgiftsklass 2 (dvs. till 600 kr).
- Transporttillstånd för returreisa eller enkel resa höjs från avgiftsklass 1 till 2 (dvs. från 220 kr till 600 kr).
- CEMT-tillstånden renodlas och samma avgift tas ut oavsett när under året tillstånd utfärdas, dvs. avgiftsklass 4 (2 000 kr).
- Taxiförarlegitimation höjs från 700 kr till avgiftsklass 3 (dvs. till 1 200 kr).
- Utfärdande av kontrolldokument (waybill) höjs från avgiftsklass 1 till 2 (dvs. från 220 kr till 600 kr).

3) Följande avgifter utgår:

- Godkännande av en viss person som trafikansvarig (2 kap. 4 § andra stycket a yrkestrafiklagen).
- Beslut i ett ärende avseende miljöpoäng.
- Utfärdande av intyg (certifikat) enligt förordningen 1998:786.
- Prövning av s.k. hamndispenser.
- Utfärdande av intyg om lämplighet avseende yrkeskunnande.
- Prövning av förartillstånd.
- Utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation.

4) Följande verksamheter omprövas i materiellt avseende:

- Uthyrningsrörelse enligt lag och förordning om biluthyrning.
- Förhandsbesked i fråga om taxiförarlegitimation.

Enligt Transportstyrelsens bedömning medför förslaget inga andra konsekvenser än vad som kan hänföras till ekonomiska. De kostnadsmässiga konsekvenserna får primärt bäras av de berörda företagen och torde - eftersom de är marginella sett till företagets kostnader i övrigt - knappast återverka i konsumentledet (resenärer och transportköpare).

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

Härigenom föreskrivs att det i yrkestrafikförordningen (1998:779) ska införas tre nya paragrafer, 11 kap. 8-10 §§, av följande lydelse.

11 kap.

8 § Transportstyrelsen får ta ut avgift för tillsyn enligt 5 kap. 17 § yrkestrafiklagen (1998:490) och denna förordning.

9 § Avgift enligt 8 § utgår med 1 200 kr per år och tillsynsobjekt enligt 5 kap. 17 § första stycket yrkestrafiklagen (1998:490). Avgiften får tas ut endast under förutsättning att tillsynsobjektet blir föremål för tillsyn under den tidsperiod som avgifterna sammantaget avser (per tillsynsobjekt).

10 § Ytterligare föreskrifter om avgifter får meddelas av Transportstyrelsen.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2010.

2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet att 4 kap. 2 och 3 §§ samt bilagan till förordningen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

4 kap.

2 §¹

Avgift tas ut för prövningen av en ansökan om tillstånd, undantag och behörighet enligt yrkestrafiklagen (1998:490), förordningen (1998:780) om biluthyrning och yrkestrafikförordningen (1998:779) i följande fall.

Ärendeslag	Avgiftsklass
1. Tillstånd till yrkesmässig trafik	3
2. Godkännande av en viss person som trafikansvarig (2 kap. 4 § andra stycket a yrkestrafiklagen)	2
3. Undantag från skyldighet att ha taxameter	3
4. Annat undantag enligt yrkestrafikförordningen	2
5. Transporttillstånd	
- tur och returresa eller enkel resa	1
- minst 10 månader	4
- i annat fall	2
6. Intyg om lämplighet	1
7. Ansökan om tillstånd till biluthyrning	3

¹ Senaste lydelse 2007:1162.

*Föreslagen lydelse***4 kap.**
2 §

Avgift tas ut för prövningen av en ansökan om tillstånd, undantag och behörighet enligt yrkestrafiklagen (1998:490), förordningen (1998:780) om biluthyrning och yrkestrafikförordningen (1998:779) i följande fall.

Ärendeslag	Avgiftsklass
1. Tillstånd till yrkesmässig trafik	5
2. Undantag från skyldighet att ha taxameter	3
3. Annat undantag enligt yrkestrafikförordningen, <i>utom enligt 11 kap. 5 a §</i>	2
4. Transporttillstånd	
- tur och returresa eller enkel resa	2
- <i>obegränsat antal resor per kalenderår (CEMT)</i>	4
5. Ansökan om tillstånd till biluthyrning	3

*Nuvarande lydelse***4 kap.**
3 §²

Avgift tas ut för prövningen av en ansökan enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) enligt följande.

Ärendeslag	Avgiftsklass
1. <i>Tillstånd</i>	2
2. <i>Beslut i ett ärende om miljöpoäng</i>	1
3. <i>Kontrolldokument (waybill) och intyg (certifikat)</i>	1

² Senaste lydelse 2009:1375.

*Föreslagen lydelse***4 kap.**
3 §

Avgift tas ut för prövningen av en ansökan enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) enligt följande.

Ärendeslag	Avgiftsklass
<i>Kontrolldokument (waybill)</i>	2

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2010.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om avgifter som har påförts före ikraftträdandet.

Bilaga till förordningen (2001:652)³*Nuvarande lydelse***Avsnitt 1 - Avgiftslista för Transportstyrelsen****1. Prövning av ansökan om godkännanden, tillstånd, dispenser och undantag inom vägtrafikområdet**

Avgiftslista	Avgift kronor
<i>Auktorisation m.m.</i>	
Tillstånd att betraktas som yrkesmässig fordonstillverkare	1 300
Typgodkännande och ändring av typgodkännande av system, komponent eller separat teknisk enhet	3 200
Tillstånd till linjetrafik nationellt och inom EES	2 000
Tillstånd till linjetrafik <i>eller pendeltrafik</i> utanför EES	3 000
Gemenskapstillstånd för persontransporter	500
Prövning av ansökan om körkortstillstånd	
- efter återkallelse	1 670
- i annat fall	220
Prövning av ansökan om utbyte av utländskt körkort mot svenskt	600
Prövning av ansökan om förlängning av körkort med högre behörighet enligt 3 kap. 12 § körkortslagen (1998:488)	315
Prövning av ansökan om taxiförarlegitimation	700

³ Senaste lydelse 2009:1375.

Prövning av ansökan om förhandsbesked i fråga om
taxiförarlegitimation 300

3. Behörighetshandlingar inom vägtrafikområdet

Avgiftslista	Avgift kronor
Utlandsärenden	250
Utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation	120

4. Övrigt

Avgiftslista	Avgift kronor
--------------	---------------

Föreslagen lydelse

Avsnitt 1 - Avgiftslista för Transportstyrelsen

1. Prövning av ansökan om godkännanden, tillstånd, dispenser och undantag inom vägtrafikområdet

Avgiftslista	Avgiftsklass	Avgift kronor
<i>Auktorisation m.m.</i>		
Tillstånd att betraktas som yrkesmässig fordonstillverkare		1 300
Typgodkännande och ändring av typgodkännande av system, komponent eller separat teknisk enhet		3 200
Tillstånd till linjetrafik nationellt och inom EES	4	
Tillstånd till linjetrafik utanför EES	6	

Gemenskapstillstånd för persontransporter	2	
Prövning av ansökan om körkortstillstånd		
- efter återkallelse		1 670
- i annat fall		220
Prövning av ansökan om utbyte av utländskt körkort mot svenskt		600
Prövning av ansökan om förlängning av körkort med högre behörighet enligt 3 kap. 12 § körkortslagen (1998:488)		315
Prövning av ansökan om taxiförarlegitimation	3	
Prövning av ansökan om förhandsbesked i fråga om taxiförarlegitimation		300

3. Behörighetshandlingar inom vägtrafikområdet

Avgiftslista	Avgift kronor
--------------	---------------

Utlandsärenden	250
----------------	-----

4. Övrigt

Avgiftslista	Avgift kronor
--------------	---------------

3 Inledning

3.1 Bakgrund

Transportstyrelsen inrättades den 1 januari 2009 och har som huvudsaklig verksamhet myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsgivning och registerhantering inom transportområdet. Verksamheterna hanterades tidigare inom bl.a. Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen. Den 1 januari 2010 överfördes även länsstyrelsernas verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen.

Myndighetens finansiering behandlades i Transportstyrelseutredningens delbetänkande SOU 2008:9. I betänkandet föreslogs att verksamheten i huvudsak ska finansieras med avgifter. Utredningen lämnade i oktober 2008 en fördjupad analys med förslag i rapporten *Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet*. I första hand förordades att all verksamhet finansieras med avgifter och i andra hand att all tillstånds- och tillsynsverksamhet samt registerhållning avgiftsfinansieras.

I lagrådsremiss den 28 maj 2009 *Transportstyrelsens finansiering, m.m.* gör regeringen bedömningen att Transportstyrelsens verksamhet i huvudsak bör finansieras på ett enhetligt sätt så att fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via skattekollektivet sker enligt samma principer inom de fyra trafiklagen. Vidare görs bedömningen att verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak bör finansieras med avgifter.

Efter inhämtandet av lagrådets yttrande gjorde regeringen bedömningen att det inte är lämpligt att låta de förslag som i lagrådsremissen hänförde sig till Transportstyrelsens finansiering, träda i kraft redan till den 1 januari 2010. I propositionen 2009/10:20 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet* föreslogs dock en viss justering av det nuvarande avgiftsmyndigandet i yrkestrafiklagen (1998:490). Ändringen är genomförd genom SFS 2009:1356 och trädde i kraft samtidigt som Transportstyrelsen tog över länsstyrelsernas yrkestrafikfrågor, dvs. från och med den 1 januari 2010.

3.2 Uppdraget

I beslut den 21 december 2009 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen dels att lämna eventuella förslag till förändringar i anslag och avgiftsuttag som avser 2010, dels att lämna förslag till framtida finansiering inom yrkestrafikområdet

och de författningsförslag som behövs¹. Den första delen i uppdraget redovisades den 1 februari 2010. De förslag som nu lämnas med ikraftträdande den 1 juli 2010 överensstämmer i huvudsak med de förändrade avgiftsuttag som förutskickades i den tidigare redovisningen.

I bilaga 1 och 2 redovisas en intäktskalkyl med nuvarande och föreslagna avgifter. Vidare redogörs för hur avgiftsförslaget påverkar anslagsbehovet under 2010. Den senare delen bekräftar i allt väsentligt den redovisning som lämnades till regeringen den 1 februari 2010.

3.3 Transportstyrelsens avgiftsprojekt

Transportstyrelsen arbetar i ett särskilt projekt för att till den 1 januari 2011 skapa förutsättningar för att ta ut avgifter för sina tjänster på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt. Uppgiften är bl.a. att med utgångspunkt i regeringens bedömningar i lagrådsremissen enligt ovan, kunna lämna underlag och förslag som säkerställer en sådan finansiering avseende samtliga trafikslag. I en första etapp genomförs aktiviteter för att säkerställa hanteringen av avgifter inom yrkestrafikområdet innan Transportstyrelsens finansiering i övrigt reformeras. Denna promemoria med förslag till avgifter enligt bemyndigande i yrkestrafiklagen är ett led i det arbetet och samtidigt en redovisning av regeringsuppdraget enligt ovan.

3.4 Avgifter rörande yrkestrafik

De verksamheter som aktualiserar avgifter är tillsyn, tillståndsgivning och registerhantering. I dag finns ingen tillsynsavgift reglerad. Däremot tar Transportstyrelsen ut avgifter inom ramen för ärendehandläggning. Det gäller såväl prövningsavgifter som avgifter av expeditjonskaraktär. Dessa avgifter regleras i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet (VAF).

3.5 Avgifter rörande fordonsbesiktningar

Den 17 december 2009 beslutade riksdagen i enlighet med regeringens proposition 2009/10:32 om en avreglerad fordonsbesiktning. De nya reglerna, som träder i kraft den 1 juli 2010, innebär att kontroll-, registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning av fordon ska utföras av besiktningsorgan som är ackrediterade. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) och Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över besiktningsverksamheten. Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. I fordonslagen (2002:574) bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om avgifter för Transportstyrelsens tillsyn. I fordonsförordningen (2009:211)

¹ Uppdrag rörande kör- och vilotider i samma regeringsbeslut redovisas separat.

bemyndigas Transportstyrelsen att meddela dessa föreskrifter. Styrelsen kommer därför att utarbeta sådana föreskrifter.

3.6 Övriga avgifter inom vägtrafikområdet

Övriga avgifter inom vägtrafikområdet regleras i VAF, dels i 2 och 3 kap. och dels i bilagan till förordningen. I huvudsak kommer arbetet med avgifter inom det övriga vägtrafikområdet - liksom beträffande övriga trafikslag - att genomföras under 2010 med sikte på ett enhetligt finansieringssätt för myndigheten från 2011.

3.7 Författningsförslagen

När det gäller den författningstekniska lösningen för avgiftsregleringen konstaterade lagrådet i yttrandet över remissen, att olika lösningar valts inom respektive trafikslag. En enhetlighet är att föredra även i detta avseende och lagrådet förordade därför att bestämmelser om avgift på vägtrafikområdet förs in i den till den enskilda lagen anslutande förordningen i stället för - som nu är fallet - i VAF.

Transportstyrelsen har inga invändningar mot lagrådets förslag men anser att sådana ändringar bör anstå till 2011. Däremot finns anledning att redan nu hänföra förslaget om tillsynsavgift, knutet till bemyndigande i yrkestrafiklagen, till yrkestrafikförordningen i stället för att reglera avgiften i VAF.

3.8 Det fortsatta arbetet och framtida avgiftsfrågor

Det fortsatta arbetet med finansierings- och avgiftsfrågorna enligt avsnitt 3.3 innebär att Transportstyrelsen under 2010 kommer att lämna ytterligare avgiftsförslag. I det sammanhanget kan förutses förändrad lagstiftning inom vägtrafikområdet som i sin tur kan påverka såväl avgiftsstruktur som innehåll. Det gäller förslag till ny kollektivtrafiklag i SOU 2009:39, förslag om körkortsprov i privat regi i SOU 2008:84 - varvid frågan torde komma att behandlas i anslutning till regeringens förslag rörande alkohol -, arbetet med nationell lagstiftning i anslutning till EG-förordningar rörande yrkestrafik (det s.k. vägtransportpaketet) samt arbetet med att införa EG-direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Även det s.k. tredje körkortsdirektivet, som behandlas i SOU 2008:130, kan få betydelse för nu aktuella frågor.

4 Avgiftskonstruktioner

4.1 Inledning

Som ett led i arbetet enligt avsnitt 3.3 har i projektet gjorts en detaljerad sammanställning av prestationer som bör finansieras genom avgifter. Prestationerna har delats in i fyra större grupper:

1. Certifiering, utfärdande av tillstånd och provningar
2. Registerhållning
3. Expeditionsärenden
4. Tillsyn

Syftet är att sammanställningen ska fungera som ett internt samlande dokument som på en överblickbar nivå innehåller den information som behövs för att ta fram och beräkna lämpliga avgifter liksom en redovisning av nödvändigt författningsstöd. Sammanställningen blir en bas för beräkning av avgiftsnivåer genom att ange resursåtgången per prestation samt aktuella volymer. Vidare finns bl.a. en kortfattad information om produkterna, gällande avgiftsnivåer och avgiftskonstruktion.

Sammanställningen är ett levande dokument som kan uppdateras löpande såväl som vid specifika tillfällen. Löpande kan uppdatering ske exempelvis om nya prestationer identifieras eller om uppföljning visar att tidigare uppskattad resursåtgång inte längre kan anses vara relevant. Dock bör en samlad genomgång ske minst en gång per år för att säkerställa att den angivna informationen är korrekt.

4.2 Övergripande principer för avgiftskonstruktioner

4.2.1 *Certifiering, utfärdande av tillstånd och andra provningar*

Området avser utfärdande av nya tillstånd såväl som förändringar inom gällande tillstånd. Vidare konstateras att tillståndsgivningen kan avse såväl omfattande tillstånd för större organisationer, vilket kräver stora resursinsatser, som mindre omfattande dispenser och tillstånd för enskilda personer, vilket i regel kräver en mindre resursåtgång per ärende. Gemensamt för samtliga ärenden inom denna grupp är att de genererar en konkret och direkt motprestation. Avgiften bör konstrueras genom att en direkt avgift debiteras mot den aktuella avnämaren, antingen med ett fast belopp per ärende, eller en löpande avgift genom en fastslagen timtariff.

En fast avgift anses lämplig vid prestationer som är homogena och kräver en förutsägbar och likartad resursåtgång från ärende till ärende. I regel gäller detta framför allt ärenden som kräver en relativt liten resursåtgång och som ofta handläggs i relativt stora volymer.

En rörlig avgift anses vara lämplig vid prestationer som kräver en svårbedömd och mellan ärenden varierande resursinsats. Ofta är det fråga om en omfattande resursåtgång samtidigt som det är små volymer.

I några fall skulle det även kunna bli aktuellt att använda en kombination genom en avgift med en fast och en rörlig del, exempelvis om det finns stora effektivitetsvinster med att pröva många ärenden från en specifik tillståndshavare vid ett tillfälle. Detta kan leda till en situation där det blir orimligt att ta ut ett styckpris för varje enskild prövning, men där en fast avgift är lämplig för prövning av ett enskilt ärende. En minimiavgift i kombination med en rörlig del anses lämplig för sådana situationer.

4.2.2 *Registerhållning*

Kostnader för registerhållning präglas framför allt av systemkostnader samt personalkostnader för att hålla registret. En naturlig finansiering av sådan verksamhet är att fördela kostnaderna över det kollektiv som registret avser. För att detta ska ske på ett rättvist sätt är det lämpligt att använda en årsavgift.

Vad avser specifika ärenden, med anknytning till register, kan dock ett styckpris vara att föredra. Exempel på sådana ärenden kan vara en första registreringsavgift där en faktisk resursåtgång och motprestation kan identifieras. Ett annat exempel är eventuella utdrag ur ett register. Även för en sådan produkt kan en specifik motprestation och resursåtgång härledas varför ett styckpris kan vara lämpligt. Det bör även noteras att utdrag kan begäras av personer och organisationer som inte finns i registret, varför det är rimligt att beställaren får betala genom en styckkostnad. Dessa ärenden är då att betrakta som expeditiönsärenden enligt nedan.

4.2.3 *Expeditionsärenden*

Med expeditiönsärenden avses en enklare form av ärende som är repetitiva, homogena och inte kräver någon större resursåtgång. Inom ramen för beskrivningen ligger framställning/tillverkning av särskilda handlingar eller dokument, exempelvis körkort. Dessa ärenden kan vara relaterade till registerhållningen såsom registerutdrag. Det bedöms olämpligt att ta betalt med löpande avgift (begränsad och likartad resursåtgång), eller genom en årsavgift (tillfälligt ärende med liten resursåtgång). För att finansiera dessa ärenden bör därför en styckavgift användas.

4.2.4 Tillsyn

Allmänt

Vilken avgiftskonstruktion som bör införas för en viss tillsynsverksamhet är en central fråga. Liksom i de flesta överväganden om finansiering, och särskilt avgiftsfinansiering, måste en avvägning göras i det enskilda fallet.

Avgiftskonstruktionen, och de avgifter som blir följden, ska helst uppfylla nedanstående krav. Den bör

- ha statsfinansiell effekt,
- vara statsrättsligt acceptabel och i lämpligt utsträckning reglerad i lag,
- vara konkurrensneutral,
- upplevas som rimligt rättvis av betalarna,
- inte ge incitament till beteende som inte är önskvärt,
- ha låga administrationskostnader,
- vara enkel, lättbegriplig och förutsebar för betalare.

Att avgiftskonstruktionen ska vara statsrättsligt godtagbar innebär i princip att avgifterna bör vara kostnadsbaserade samt reglerade i lag. Avviker avgifterna väsentligt från kostnadssambandet med tillsynen bör även grunderna för avgiftsuttaget regleras i lag. Kraven är dock inte helt tydliga, vilket torde innebära att tolkningsutrymme för olika konstruktioner finns. Avgifterna får inte heller strida mot EU:s regelverk eller andra överstatliga överenskommelser.

Avgiftskonstruktionen bör även innebära att de avgifter som tas ut är konkurrensneutrala i meningen att den inte medför konkurrensnedvridningar. Med detta avses att avgiften genom sin nivå eller utformning gynnar vissa företag inom en bransch på bekostnad av andra företag.

Med tanke på att rättvisa upplevs på olika sätt och någon objektiv rättvisa knappast existerar bör avgiftskonstruktionen upplevas som rimligt rättvis av betalarna. I annat fall riskerar tillsynsmyndigheten och rättsvårdande instanser att drabbas av onödigt många överklaganden.

Självklart bör inte konstruktionen ge incitament till beteenden som inte är önskvärda. Det kan gälla såväl tillsynsmyndighetens beteende som objektens beteende. Om det går att förena finansieringsaspekten med att ge incitament för ett önskvärt beteende är det givetvis bra.

Slutligen bör avgiftskonstruktionen inte vara för komplicerad och kostnadskrävande att administrera. Den bör dessutom gärna vara förutsägbar över tiden för att underlätta för tillsynsobjektens planering. Den bör således vara förenad med

låga kostnader för administration samt vara enkel och lättbegriplig så att resurskrävande diskussioner om tolkning av avgiftsuttagen kan undvikas.

Nedan ges exempel på olika typer av avgiftskonstruktioner som kan tillämpas för tillsyn.

- Fast avgift t.ex. X kronor per år.
- Rörlig avgift t.ex. Y procent av företagets omsättning.
- Tidtaxa t.ex. Z kronor per timme.

Avgiftskonstruktionerna kan kombineras med varandra samt förenas med olika villkor som t.ex. maximi- och minimiavgifter. En kombination kan exempelvis avse: X kronor per år plus debitering enligt tidtaxa för ”visst extraarbete”. Den rörliga avgiften kan även baseras på volym eller mängd hanterade varor av visst slag.

Fördelar med årsavgift

- Jämnare kassaflöde
 - Regelbundna inbetalningar
 - Mindre variationer i intäktsgrundande volymer

En årsavgift är baserad på den årliga genomsnittliga resursinsatsen från Transportstyrelsen. Detta innebär att tillsyn inte nödvändigtvis sker varje enskilt år utan kanske endast en gång per två eller tre år. I sådana fall har resursåtgången för en tillsynsinsats fördelats över åren inom det aktuella intervallet, för att på så sätt generera en fast årlig avgift.

Om avgift skulle tas ut endast vid det faktiska tillsynstillfället finns det en risk att obalanser i intäkterna uppstår mellan olika år. Detta då möjligheten till debitering kan variera från år till år som en följd av att vissa år kan innehålla fler och större tillsynsinsatser. Således innebär en årlig avgift större möjligheter att hålla ett jämnt intäktsflöde.

Vidare konstateras i sammanhanget att volymen tillståndshavare inom de aktuella tillsynskollektiven är relativt konstant över tiden. Exempelvis påverkas det inte av en lågkonjunktur i samma utsträckning som volymerna i samband med provningar, utfärdande och förändringar av tillstånd.

- Högre kvalitet, samt större frihetsgrader i tillsynen
 - För avnämaren samma avgift oavsett inspektör varför avnämarna inte kommer att efterfråga specifika inspektörer
 - Bättre arbetsklimat för inspektörer

- Tillsyn kan bedrivas mot en organisation utan dess vetskap, vilket gör det svårt att debitera en avgift i efterhand.
- Tillsyn kan ske efter ”tips” och indikationer, vilket hypotetiskt innebär att tillsyn kan föränledas av tips från en till avnämaren konkurrerande organisation.

I framtagandet av avgifter inom Transportstyrelsen har samtal förts med chefer såväl som med inspektörer inom de olika transportslagsspecifika avdelningarna. Det har då framkommit att fasta årliga avgifter är att föredra i jämförelse med rörliga tillsynsavgifter. Att genomföra tillsyn mot en specifik organisation är betydligt lättare för den enskilda inspektören om tillsynen inte är förenad med en avgift till följd av det specifika besöket. En avgift för varje enskild tillsyn innebär att Transportstyrelsen ställs inför ett antal konkreta frågeställningar och eventuella problem.

I många fall anses vissa organisationer utgöra en större riskfaktor och utsätts därmed för en högre tillsynsfrekvens, och därmed också av en mer omfattande tillsyn. I princip är det då riktigt att dessa organisationer belastas med en högre avgift, vilket skulle bli fallet med en rörlig avgift istället för årsavgift. En rörlig avgift kan dock innebära problem då avgiften i sådant fall fastställas utifrån Transportstyrelsens subjektiva bedömning. Särskilt tveksamt blir det om Transportstyrelsen belastar en organisation med en högre avgift med motiveringen att de tillhör en hög riskklass samtidigt som man vid tillsynen inte kan identifiera några oegentligheter. För att i stället generera en rättvisande avgift föreslås användandet av schabloniserade årliga avgifter mot hela avnämarmarkollektivet. För att erhålla en rättvisande avgift bör istället avgiftskonstruktionen utformas så att möjlighet ges att använda ytterligare avgifter om en tillsyn föränleder ytterligare arbete och uppföljning till följd av identifierade brister.

Vidare finns det exempel på tillsyn inom Transportstyrelsen som bedrivs utan att avnämaren är medveten om det. Att ta ut en avgift efter en sådan tillsyn känns tveksamt och skulle vara mycket svårt att motivera för den enskilda tillståndshavaren. Det finns också exempel på tillsyn inom myndigheten som sker efter indikationer och externa ”tips”. Rent hypotetiskt kan detta innebära att en tillsyn sker efter tips från en till avnämaren konkurrerande organisation.

Att använda en rörlig avgift, istället för en fast årlig avgift, innebär att tillståndshavaren kan ifrågasätta den direkta resursförbrukningen av den enskilde inspektören. En positiv aspekt av detta är att det ger incitament för en effektiv tillsyn. Dock finns ett antal nackdelar som uppstår i anslutning till en rörlig avgift. Ett ifrågasättande av den nedlagda arbetstiden kan innebära att inspektören (medvetet eller omedvetet) inte lägger ner den tid som borde vara nödvändig för det enskilda tillsynsobjektet, vilket innebär att tillsynen inte uppnår önskvärd kvalitet. Enligt samma resonemang finns också en risk att

inspektören redovisar för lite tid vilket innebär minskade intäkter. Det riskerar också att ge upphov till att avnämare efterfrågar specifika inspektörer som de tror kräver mindre tid och därmed ger en lägre avgift.

Sammantaget anses därmed årsavgifter ge bättre möjligheter att hålla en hög kvalitet i tillsynen, likväl som den innebär en bättre arbetsmiljö för den enskilda inspektören.

- Större förutsägbarhet för avnämare
 - Fastslagen fast avgift
 - Samma avgift oavsett inspektör

I samtal med avnämare inom de olika transportslagen har framkommit att förutsägbara avgifter i största möjliga utsträckning bör eftersträvas. De har också påpekat stora variationer i avgiftsuttaget beroende på val av inspektör.

Användandet av fasta årliga avgifter för tillsynen innebär en betydligt större förutsägbarhet för avnämarkollektivet, jämfört med ett eventuellt val av rörliga avgifter, eftersom det innebär att avnämaren vet vilken avgiften är för den specifika tillsynen. Det innebär också att avnämaren erhåller samma avgift oberoende av vilken inspektör som utför tillsynen.

- Enklare administration
 - Huvudsaklig fakturering en gång per år enligt fasta avgifter
 - Enklare uppföljning då en stor del av myndighetens avgifter kan faktureras vid ingången av nytt kalenderår.

En årlig tillsynsavgift, jämförd med en rörlig avgift, innebär en förenklad administration för framförallt Transportstyrelsen, men också för dess avnämare. Den årliga avgiften faktureras en gång per år och det finns då möjligheter att genomföra all fakturering för tillsynsarbete vid samma tillfälle. Det ger också avnämarna möjlighet att skaffa sig en tydlig överblick av de avgifter som Transportstyrelsen debiterar för utfört tillsynsarbete.

För Transportstyrelsen innebär också en årlig fakturering vid ingånget kalenderår att stora delar av myndighetens intäkter faktureras tidigt under året. En positiv följd av detta är att myndigheten ges ökade möjligheter att på ett positivt sätt följa upp intäktsflödet, vilket i sin tur innebär en ökad kontroll av intäktsflödet.

Nackdelar med val av årsavgift

En fast årlig avgift kan ge upphov till bristande incitament för avnämaren att inkomma med relevant material, eller på annat sätt bistå inspektören. En rörlig avgift innebär ett tydligare incitament för avnämaren att underlätta inspektörens arbete, för att på så sätt reducera avgiften. Det bedöms dock som möjligt att med andra styrmedel uppnå en tillräcklig effektivitet, exempelvis genom att inte handlägga ärenden innan nödvändigt material har inkommit, eller genom möjligheten att påföra en avnämare ytterligare avgifter om denne inte kan erbjuda nödvändiga förutsättningar för tillsynen.

Att vissa tillsynsobjekt generellt kräver mer resurser än andra (exempelvis att större organisationer kräver mer resurser än mindre, eller att en stor geografisk spridning kräver mer resurser än endast ett kontor) ses inte som något reellt problem. Även för årliga avgifter finns möjlighet att differentiera avgifterna till olika avgiftsgrupper. En eventuell indelning i avgiftsgrupper sker för prestationer där det anses nödvändigt och tillämpligt, och en redogörelse för sådan indelning ges då för respektive prestation. Generellt gäller dock att parametrar som korrelerar mot framför allt tillsynsinsatsen, men också mot de olika avnämarnas betalningsförmåga, identifieras och används.

Generell motivering till val av årsavgift

Vid framtagandet av avgifter inom Transportstyrelsen är utgångspunkten att använda årsavgifter. För varje enskild prestation har dock ett resonemang förts kring val av avgiftskonstruktion, och i några fall har projektet valt att göra avsteg från principen om årsavgift. Eventuella avsteg från principen om en årlig avgift ska dock kunna motiveras.

4.2.5 Avgiftsklass eller belopp?

För en verksamhet som ska avgiftsbeläggas är frågan om avgift bör tas ut enligt 10 § avgiftsförordningen (1992:191), där avgifterna bl.a. baseras på en genomsnittlig timkostnad för prövning av ärenden i statsförvaltningen, eller om avgifterna bör beräknas utifrån myndighetens egna kostnader. I 10 § avgiftsförordningen finns tio avgiftsklasser med belopp från 220 kr (avgiftsklass 1) upp till 33 000 kr (avgiftsklass 10).

Avgifterna i VAF är i vissa fall knutna till avgiftsklasser enligt avgiftsförordningen och i övrigt fastställda till bestämda belopp (med undantag för den s.k. timtaxan). För yrkestrafiken konstateras således att avgiftsklasser gäller för de avgifter länsstyrelserna tidigare tagit ut, utom för taxiförarlegitimation, medan avgifterna för Transportstyrelsens del utgörs av bestämda belopp.

Den skillnad som föreligger i dag har rimligen sin grund i de olika ekonomiska (budget- och anslagsmässiga) förutsättningarna som gällt för länsstyrelserna

respektive Transportstyrelsen (och tidigare Vägverket). När Transportstyrelsen nu tagit över länsstyrelsernas verksamhet inom detta område uppkommer frågan om vilken väg som ska väljas - avgiftsklasser eller bestämda belopp.

Ekonomistyrningsverket (ESV) har i publikationen *Avgifter för prövning av ärenden* (ESV 2003:29) närmare angett förutsättningarna för val av avgiftstyp. Därvid understryks att syftet med att ta ut avgifter enligt 10 § avgiftsförordningen - dvs. avgiftsklasser - är att förenkla administrationen. Det bör emellertid enligt ESV övervägas att beräkna avgifterna med utgångspunkt i myndigheten egna kostnader om

- det ekonomiska målet full kostnadstäckning ska gälla för prövningsverksamheten hos den enskilda myndigheten,
- myndigheten ska disponera avgiftsintäkterna,
- kostnaden för prövningen till stor del utgörs av kostnader för t.ex. konsultinsatser, laboratorieanalyser eller resor,
- tidsåtgången för prövningen av ärendeslaget väsentligt överstiger det tidsintervall som avgiftsklass 10 i 10 § avgiftsförordningen omfattar, eller om
- tidsåtgången för prövningen av ett normalärende ligger precis på gränsen till en annan avgiftsklass och varken avgiftsbeloppet i den högre eller lägre avgiftsklassen bedöms som skäligt i förhållande till kostnaderna.

Om myndigheten ska disponera intäkterna uppnås inte det ekonomiska målet full kostnadstäckning om myndighetens timkostnad avviker från den genomsnittliga timkostnad som ligger till grund för de belopp som tas ut enligt 10 § avgiftsförordningen.

5 Verksamhetsbeskrivning

5.1 Tillsyn

5.1.1 *Tillsyn över tillståndshavare*

Enligt 5 kap. 17 § första stycket yrkestrafiklagen (1998:490) utövar Transportstyrelsen tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen ska också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

Tillsynen sker dels fortlöpande, dels regelbundet och minst vart femte år enligt Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:196) om tillsyn över den yrkesmässiga trafiken. Kravet på femårstillsynen infördes 1998 i artikel 6 i rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

Enligt bestämmelserna i yrkestrafiklagen ska en tillståndshavare med hänsyn till yrkeskunskande, ekonomiska förhållanden och gott anseende vara lämplig att driva verksamheten. När tillståndshavaren är en juridisk person ställs dessa krav på den eller de som är trafikansvariga. Kraven, utom när det gäller yrkeskunskande, ska för privaträttsliga juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare även uppfyllas av övriga personer som genom sin ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten. Dessa kan vara ledamöter eller suppleanter i en styrelse, och som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse. En tillståndshavare ska härtill fortlöpande uppfylla kravet på ekonomiska resurser.

Tillsynen över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik utövades fram till den 31 december 2009 av landets 21 länsstyrelser. Sedan Transportstyrelsen övertog ansvaret för yrkestrafikområdet sker denna tillsynsverksamhet vid yrkestrafikenhetens fyra tillsynssektioner i Stockholm, Kristianstad, Göteborg och Umeå.

Ett tillstånd ska återkallas om det har förekommit allvarliga missförhållanden i den yrkesmässiga trafiken eller i den övriga driften av trafikrörelsen eller annan

näringsverksamhet som tillståndshavaren driver. Samma sak gäller om förutsättningarna för tillstånd inte längre finns. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

Utifrån vad som anges i lagstiftningen om skäl för återkallelse och varning består tillsynen bland annat i kontroll av

- att tillståndshavare, trafikansvarig och övrigt prövade personer fullgör sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter,
- att tillståndshavarna uppfyller de ekonomiska kraven för innehav av trafiktillstånd enligt 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen,
- att tillståndshavare, trafikansvarig och övrigt prövade personer fortfarande uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 11 § andra stycket yrkestrafiklagen,
- om missförhållanden på annat sätt finns i företaget (kan innefatta kontroll av uppgifter hos Bolagsverket),
- verksamhetens omfattning, dvs. att de fordon som används finns anmälda.

För genomförande av tillsynen behöver Transportstyrelsen information från olika håll och samverkar därför med myndigheter på olika sätt. Myndigheterna har, enligt 8 kap. 2 § yrkestrafikförordningen (1998:779), skyldighet att till Transportstyrelsen anmäla omständigheter som kan ha betydelse för prövningen om en tillståndshavaren ska meddelas en varning eller om tillståndet ska återkallas. Informationen från andra myndigheter kommer till Transportstyrelsen på flera olika sätt.

Varje vecka skapas uppgifter i vägtrafikregistret som rör tillståndshavare, trafikansvariga och övrigt prövade (QFYR-lista). Följande uppgifter kan förekomma:

- om trafikansvarig saknas,
- om företag är aktuellt för kontroll enligt Vägverkets föreskrifter om tillsyn över den yrkesmässiga trafiken,
- internationella tillstånd upphör snart (5 år).

Från Bolagsverkets näringslivsregister inhämtas vidare dagligen uppgifter om konkurser, likvidationer, fusioner, samt fyra gånger per år uppgifter om ändringar i företrädarkretsen i bolag.

Transportstyrelsen får fortlöpande underrättelser om lagakraftvunna domar, godkända strafförelägganden och godkända ordningsförelägganden i form av registerblad från Rikspolisstyrelsen. Underrättelserna gäller brott förtecknade i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Underrättelserna avser tillståndshavare, trafikansvariga och andra som prövas enligt yrkestrafiklagen

samt innehavare av taxiförarlegitimation. Efter granskning av registerbladen kompletteras underlaget med relevanta domar, strafförelägganden och förelägganden av ordningsbot.

Samkörning sker mellan Skatteverkets utskökningsregister och vägtrafikregistret, s.k. Rexlistor. Två gånger per år får Transportstyrelsen en förteckning över de gäldenärer i REX med skuld över 20 000 kronor som finns registrerade med yrkestrafiktillstånd eller yrkestrafikansvar i vägtrafikregistret. Av förteckningen framgår även om gäldenären ställt säkerhet, har uppskov eller avbetalningsplan, är satt i likvidation, försatt i konkurs eller ackord eller har näringsförbud. Information inhämtas också från Kronofogdemyndigheten avseende skuldposter, skuld och betalningsbenägenhet. Skatteverket skickar i förekommande fall revisionsbeslut till Transportstyrelsen.

Allmänheten kan framföra klagomål direkt till Transportstyrelsen. Klagomålen avser oftast lokala problem som exempelvis synpunkter på prissättning, beteende hos förare, vägran att överlämna kvitto vid en taxiresa och olaga skolskjuts.

Tillsyn av vissa bestämda objekt sker operativt i tillsynsprojekt med andra myndigheter. Samverkande parter kan vara polismyndighet, Ekobrottsmyndigheten, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Försäkringskassan, Socialförvaltningen, Arbetsförmedlingen m.fl.

Länsstyrelsen har tidigare, dock med stora regionala skillnader, varit sammankallande till regelbundna länsvisa möten med Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, Tullverket m.fl. Vid dessa tillfällen utbyts kunskap och erfarenheter i syfte att på ett tidigt stadium kunna reagera om något företag inte följer de regler som styr respektive verksamhet. Inom Transportstyrelsen pågår för närvarande diskussioner om hur denna regionala typ av samverkan ska utformas.

5.1.2 *Tillsyn över innehavare av taxiförarlegitimation*

Enligt 5 kap. 17 § andra stycket yrkestrafiklagen utövar Transportstyrelsen tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen. Tillsynen avser kravet på att innehavaren uppfyller de medicinska krav som föreskrivs och kravet på lämplighet (laglydnad) att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

På motsvarande sätt som för tillsynen över tillståndshavarna, får Transportstyrelsen fortlöpande underrättelser om lagakraftvunna domar, godkända strafförelägganden och ordningsförelägganden i form av registerblad från

Rikspolisstyrelsen. Efter granskning av registerbladen kompletteras underlaget med relevanta domar, strafförelägganden och förelägganden av ordningsbot.

Ett tillsynsförfarande kan vidare initieras genom anmälan från läkare eller att en sådan anmälan inkommit i ett körkortsärende eftersom ett ingripande kan vara aktuellt både vad avser körkortsbehörigheten och taxiförläggningen.

En taxiförläggning kan återkallas bl. a. om innehavaren inte längre uppfyller föreskrivna medicinska krav eller genom brottlig gärning eller på grund av andra omständigheter har visat sig olämplig som förare i linjetrafik eller taxitrafik. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

5.1.3 *Tillsyn enligt lagen (1998:492) om biluthyrning*

För yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år krävs tillstånd enligt biluthyrningslagen. Sådant tillstånd får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Enligt 19 § biluthyrningslagen ska prövningsmyndigheten utöva tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

På motsvarande sätt som avser tillstånd till yrkesmässig trafik kan ett tillstånd till biluthyrning återkallas om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

Genom samma informationskanaler som redovisas i avsnitt 5.1.1, erhålls information som kan initiera ett tillsynsärende gentemot en innehavare av tillstånd till biluthyrning. Inom länsstyrelserna har dock någon mer aktiv tillsynsverksamhet avseende biluthyrningstillstånden inte bedrivits.

5.2 Tillstånd och andra prövningar

Sedan Transportstyrelsen övertog länsstyrelsernas handläggning av yrkestrafik-ärenden finns all prövning av nationella och internationella tillstånd till yrkesmässig trafik samlad hos myndigheten.

5.2.1 *Ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik*

Det grundläggande kravet på tillstånd till yrkesmässig trafik regleras i yrkestrafiklagen. Yrkesmässig trafik föreligger om trafiken bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släp (traktortåg) och innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods.

Ett tillstånd till yrkesmässig trafik får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Därtill kommer att den som söker trafik tillstånd ska kunna styrka att kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt.

Den prövning som sker innefattar i huvudsak följande moment:

- Kontroll av att den föreslagne trafikansvarige innehar föreskrivet yrkeskunnande.
- Kontroll av att sökanden, föreslagna trafikansvarig och de personer som ingår i den s.k. "övrigt prövade kretsen", fullgjort sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter.
- Kontroll av att tillståndshavare, trafikansvarig och övrigt prövade personer även i övrigt uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 11 § yrkestrafiklagen.
- Kontroll av att den sökande uppfyller de ekonomiska kraven för innehav av trafik tillstånd enligt 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen.

De tre förstnämnda momenten sker genom kontroll i olika register, medan kontrollen av de ekonomiska resurserna hänför sig till ett ekonomiskt underlag som ges in av sökanden.

Antalet ansökningar beräknas till ca 2 300 per år och den beräknade genomsnittliga resursåtgången är ca 4 timmar.

5.2.2 *Ansökan om tillstånd till internationella persontransporter inom EU/EES*

Bestämmelser om tillstånd till internationella persontransporter inom EU/EES finns i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss.

De olika tillståndstyperna för vilka ansökan och prövning sker hos Transportstyrelsen är tillstånd till linjetrafik och gemenskapstillstånd.

När det gäller tillståndsprövningen avseende ansökan om linjetrafik innebär prövningen, förutom en kontroll av att sökanden innehar tillstånd till yrkesmässig trafik i Sverige, att yttrande eller synpunkter begärs in från de länder som berörs av trafiken, dvs. utmed linjesträckningen. Svar från respektive lands behöriga myndigheter ska ha kommit in inom två månader och prövningen ska ha skett inom fyra månader från det att ansökan lämnades in.

För yrkesmässiga internationella persontransporter med buss inom EU/EES krävs alltid ett gemenskapstillstånd. Gemenskapstillståndet visar att transportören i etableringsstaten äger rätt att bedriva yrkesmässig trafik. Prövningen vid en sådan ansökan inskränker sig således till en kontroll av att sökanden har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen.

Beräkningen av resursåtgången för prövningen av ansökan om linjetrafik inom EU ingår i en sammantagen bedömning av såväl sådan prövning som prövningen av ansökan om länsgränsöverskridande linjetrafik och uppgår totalt till ca 50 ärenden och med en beräknad genomsnittlig resursåtgång på ca 3 timmar per ärende.

Beräkningen av resursåtgången för prövningen av ansökan om gemenskapstillstånd utgör en sammantagen bedömning av samtliga gemenskapstillstånd, dvs. både för gods- och persontransporter och uppgår totalt till ca 800 ärenden per år och med en beräknad genomsnittlig resursåtgång på ca 1 timme per ärende.

5.2.3 *Ansökan om tillstånd till internationella persontransporter utanför EU/EES*

När det gäller tillståndsförfarandet avseende internationella persontransporter utanför EU/EES föreligger inget gemensamt övergripande regelverk.

På samma sätt som för ansökan om linjetrafik inom EU/EES, gäller även här att tillståndsprövningen innebär, förutom en kontroll av att sökanden innehar tillstånd till yrkesmässig trafik i Sverige, att samtliga länder utmed linjesträckningen ska kontaktas. En skillnad är dock att här krävs ett uttryckligt samtycke, tillstånd, från varje berört land.

Antal ärenden per år beräknas till ca 50 och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 8,5 timmar.

5.2.4 *Ansökan om tillstånd till länsgränsöverskridande linjetrafik*

Tillstånd till linjetrafik får enligt 2 kap. 16 § yrkestrafiklagen inte ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva sådan trafik som en trafikhuvudman driver utan trafiktillstånd. Genom införandet 1998 av nuvarande yrkestrafiklag beslutades att denna prövning skulle ombesörjas av Vägverket, numera Transportstyrelsen. Prövningen genomförs såsom ett remissförfarande till berörda trafikhuvudmän samt en kontroll av att sökanden innehar tillstånd till yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen.

Vad gäller beräkning av resursåtgång, se ovan vad som redovisas under ärendetypen avseende ansökan om tillstånd till internationella persontransporter inom EU/EES i den del denna avser ansökan om linjetrafik inom EU/EES.

5.2.5 *Ansökan om gemenskapstillstånd - godstrafik*

Bestämmelser om krav på gemenskapstillstånd vid internationella godstransporter inom EU/EES finns i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorium.

För yrkesmässiga internationella godstransporter inom EU/EES krävs alltid ett gemenskapstillstånd. Gemenskapstillståndet visar att transportören i etableringsstaten äger rätt att bedriva yrkesmässig trafik. Prövningen vid en sådan ansökan inskränker sig således till en kontroll av att sökanden har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen.

Vad gäller beräkning av resursåtgång, se ovan vad som redovisas under ärendetypen avseende ansökan om tillstånd till internationella persontransporter inom EU/EES i den del denna avser ansökan om gemenskapstillstånd.

5.2.6 *Ansökan om transporttillstånd - godstrafik utanför EU/EES*

För utförande av godstransporter mellan Sverige och länder utanför EU/EES, med vilka Sverige slutit vägtransportavtal, krävs särskilda transporttillstånd för varje enskild transport. En transportör som har tillstånd till yrkesmässig trafik har rätt att - i mån av tillgång eftersom de ofta är kvoterade - få transporttillstånd. De flesta transporttillstånd gäller för en resa tur och retur.

Transportörer från länder utanför EU/EES, med vilka Sverige inte har vägtransportavtal, kan ansökan om särskilda transporttillstånd för transporter till Sverige.

Antal ärenden per år beräknas till ca 480 med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 1 timme.

5.2.7 *Ansökan om CEMT-tillstånd*

Utöver möjligheten att erhålla transporttillstånd enligt de vägtransportavtal som Sverige slutit med andra länder, kan transportörer ansöka om s.k. CEMT-tillstånd, vilka gäller för såväl direkttrafik och transitresor som tredjelandstrafik mellan de länder som är anslutna till CEMT. CEMT är en sammanslutning som årligen ger ut tillstånd till medlemsstaterna vilka berättigar transportörer från dessa stater att köra fritt i hela medlemsområdet utan att inneha tillstånd enligt de bilaterala vägtransportavtalen.

Antal ärenden per år beräknas till ca 130 med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på 2,5 timmar.

5.2.8 *Ansökan om taxiförarlegitimation*

I 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen regleras förutsättningarna för att erhålla taxiförarlegitimation. Dessa innebär att legitimation får ges till den som

- har fyllt 21 år,
- sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
- uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
- i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik,
- har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

Vidare har en sökande av taxiförarlegitimation möjlighet att enligt 3 kap. 9 § yrkestrafiklagen ansöka om förhandsbesked för prövning av om det finns hinder för taxiförarlegitimation.

Prövningen innebär i huvudsak en kontroll i olika register av att kraven är uppfyllda.

Antal ärenden som avser ansökan om taxiförarlegitimation beräknas till ca 2 700 per år och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid per ärende på ca 1,4 timmar. Vad gäller ansökan om förhandsbesked är motsvarande siffror 250 ärenden och med en genomsnittlig handläggningstid per ärende på ca 2,9 timmar.

5.2.9 *Ansökan om tillstånd till yrkesmässig biluthyrning*

Det grundläggande kravet på tillstånd till yrkesmässig biluthyrning regleras i lagen (1998:492) om biluthyrning. Med yrkesmässig biluthyrning avses uthyrning av bilar och terrängmotorfordon för kortare tid än ett år.

Ett tillstånd till yrkesmässig biluthyrning får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Den prövning som sker omfattar i huvudsak följande moment:

- Kontroll av att den föreslagne ansvarige innehar föreskrivet yrkeskunnande (genomförd och godkänd s.k. BURF-kurs).
- Kontroll av att sökanden, föreslagen ansvarig och de personer som ingår i den s.k. "övrigt prövade kretsen" fullgjort sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter.
- kontroll av att sökanden, föreslagen ansvarig och övrigt prövade personer även i övrigt uppfyller kravet på gott anseende.

De två sistnämnda momenten sker genom kontroll i olika register, medan kontrollen av yrkeskunnande sker genom att sökanden ger in ett intyg om genomförd och godkänd kurs.

Antal ärenden per år beräknas till ca 120 och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid per ärende på ca 2,5 timmar.

5.2.10 Ansökan om s.k. hamndispens

Enligt 3 kap. 11 § yrkestrafiklagen ger ett utländskt körkort inte rätt för någon annan än medborgare i en stat inom EES-området att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik. Transportstyrelsen har dock bemyndigande, enligt 11 kap. 5 a § yrkestrafikförordningen, att om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten medge innehavare av körkort från stat utanför EES-området undantag från denna bestämmelse för kortare sträcka eller tid.

Någon beräkning av resursåtgång föreligger inte då antalet ärenden är mycket lågt, ca 5 per år.

5.2.11 Ansökan om förartillstånd

Genom en ändring 2002 i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorium, infördes – med tillämpning från den 19 mars 2003- ett krav på s.k. förartillstånd. Förartillståndet ska intyga att den transportör som anlitar en förare som är medborgare i tredje land (utanför EU) har anställt denne i enlighet med bestämmelser i lagar, andra författningar eller kollektivavtal om anställningsvillkor och yrkesutbildning i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat.

Antal ärenden per år har beräknats till ca 10 och med en beräknad genomsnittlig resursåtgång på ca 1,4 timmar per ärende.

5.2.12 *Ansökan om godkännande av viss person som trafikansvarig*

Vilka personer som enligt huvudregel ska vara trafikansvariga i olika associationsformer hos de juridiska personer som driver yrkesmässig trafik, regleras i 2 kap. 4 § första stycket yrkestrafiklagen. Om det finns särskilda skäl får dock Transportstyrelsen, enligt andra stycket, medge att annan person ska vara trafikansvarig.

Prövningen innebär, förutom frågan om särskilda skäl föreligger, att en sådan person provas gentemot de krav som ställs på en trafikansvarig.

Antal ansökningar beräknas till ca 15 per år och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 4,3 timmar.

5.2.13 *Anmälan om föreståndare*

Av 2 kap. 14 § yrkestrafiklagen framgår att om en tillståndshavare avlider övergår tillståndet på dödsboet och om en tillståndshavare försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller då, om inte Transportstyrelsen på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten ska finnas en föreståndare som ska uppfylla samma krav som ställs på en trafikansvarig. Om det inte anmälts en föreståndare till prövningsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet upphör tillståndet.

En prövning av en föreslagen föreståndare innebär således samma prövning som görs avseende en ordinarie trafikansvarig.

Antal ärenden per år beräknas till ca 20 och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 3,6 timmar.

5.2.14 *Prövning efter anmälan om utbyte av trafikansvarig m.m.*

Vilka personer som enligt huvudregel ska vara trafikansvariga i olika associationsformer hos de juridiska personer som driver yrkesmässig trafik, regleras i 2 kap. 4 § första stycket yrkestrafiklagen. En trafikansvarig ska uppfylla kraven på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende. Av 2 kap. 6 § yrkestrafiklagen framgår vidare vilka ytterligare personer som ska provas - den s.k. övrigt prövade kretsen - förutom vad gäller kravet på yrkeskunnande.

När någon sådan person - trafikansvarig eller övrigt prövad - byts ut, eller när det tillkommer någon sådan person, ska enligt 2 kap. 7 § yrkestrafiklagen den

nya personens lämplighet prövas. Antal sådana ansökningar per år beräknas till ca 5 000 per år.

5.2.15 Ansökan om undantag från kravet på taxameter i taxitrafik

Enligt 7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen får ett fordon användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredställande enligt de föreskrifter som meddelats. Om det finns synnerliga skäl får Transportstyrelsen, enligt 7 kap. 2 § yrkestrafikförordningen, medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameter.

Antal ärenden om undantag från kravet på taxameter beräknas till ca 450 per år och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 1,7 timmar.

5.2.16 Typgodkännande av färdskrivare

Enligt 4 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. är Transportstyrelsen behörig myndighet i fråga om typgodkännande av bl.a. färdskrivare. Förutsättningarna för sådant godkännande regleras i förordning (EEG) nr 3821/85. Antalet ansökningar är omkring 5 per år och den beräknade handläggningstiden uppgår till ca 6 timmar. Avgiftsmässigt regleras dessa typgodkännande i bilaga 1 i VAF under den generella avgiftspos-ten rörande typgodkännande av system, komponent och separat teknisk enhet.

5.3 Övriga ärenden

Inom Transportstyrelsens yrkestrafikenhet handläggs ytterligare ett antal ärendetyper av mer expedierande karaktär och för vilka avgifter tas ut.

5.3.1 Utfärdande av kontrolldokument och certifikat

Enligt rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss, föreligger krav att bussbolag som bedriver beställningstrafik inom EU/EES ska inneha ett kontrolldokument (waybill). Kontrolldokumentet består av 25 färdblad och inför varje resa ska ett färdblad med uppgift om slag av trafik, den huvudsakliga färdvägen samt berörda transportföretag fyllas i.

För sådana transporter som sker för egen räkning ska dessa enligt samma förordning vara undantagna all tillståndsskyldighet, men ska vara underkastade en ordning med certifikat. Transportörer som avser att utföra sådana transporter kan ansöka hos Transportstyrelsen om nödvändiga dokument. Någon prövning sker inte utan denna handläggning kan betecknas som expeditiönsärenden.

Antal ärenden avseende kontrolldokument beräknas till ca 150 per år och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 1 timme. Antal ärenden

avseende certifikat beräknas till ca 8 per år och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 0,8 timme.

5.3.2 *Utfärdande av extra kopior avseende gemenskapstillstånd*

På begäran kan en transportör erhålla ytterligare bestyrkta kopior av gemenskapstillstånd, t.ex. med anledning av att antalet fordon som används i internationell verksamhet har utökats. En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ska finnas i varje fordon som används i en internationell person- eller godstransport.

Antal ärenden är okänt men beräknas ha en genomsnittlig handläggningstid på ca 1 timme.

5.3.3 *Beslut i ärende avseende miljöpoäng*

I kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till Anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och Sverige, föreskrevs om ett särskilt kvoteringsystem till olika länder. Detta övergångssystem med miljöpoäng löpte ut i slutet av 2006 och är enligt Transportstyrelsens uppfattning inte längre aktuellt.

5.3.4 *Prövning av övriga dispensansökningar enligt yrkestrafikförordningen*

Exempel på sådana ärendegrupper är ansökan om undantag från krav på prisinformation, undantag från krav för innehav av taxiförarlegitimation eller undantag från krav på att taxameter ska vara av godkänd typ, samtliga enligt 11 kap. 5 § yrkestrafikförordningen.

Antal ärenden kan beräknas till 360 per år och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 1,1 timme.

5.3.5 *Utfärdande av intyg om lämplighet avseende yrkeskunnande*

För det fall ett särskilt intyg i fråga om lämpligheten att bedriva yrkesmässig trafik begärs för att en svensk näringsidkare ska få etablera sig i annat land, kan sådant intyg, enligt 11 kap. 6 § yrkestrafikförordningen, efter prövning utfärdas av Transportstyrelsen.

Antal ärenden beräknas till ca 5 per år och med en beräknad genomsnittlig handläggningstid på ca 0,5 timme.

6 Den framtida finansieringen

6.1 Inriktning

Förslag: Verksamheten inom yrkestrafikområdet ska i fråga om tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak finansieras med avgifter. Verksamheten ska samtidigt ses över för att

- uppnå högre effektivitet,
- beakta möjliga regelförenklingar och eventuella regelförändringar (vägtransportpaketet),
- reducera avgiftsfloran samt
- uppnå enhetlighet i avgiftssättningen i jämförelse med övriga trafikslag.

Om analysen visar på behov av förändringar i något avseende tas den frågan upp i särskild ordning. I sådant fall föreslås inga nya eller förändrade avgifter förrän omprövningen är genomförd. Detta utesluter inte att det sammantaget kan finnas skäl att införa, justera eller slopa avgifter parallellt med den översyn som genomförs.

Skälen för förslaget

6.1.1 Allmänt

Förslaget ska ses mot bakgrund av de ambitioner regeringen tidigare uttalat angående Transportstyrelsens framtida finansiering. Verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning bör således i huvudsak finansieras med avgifter och inte subventioneras av skattekollektivet.

För yrkestrafikområdet innebär detta i utgångsläget att den föreskrivna tillsynsverksamheten bör avgiftsfinansieras liksom den registerhållning som tidigare finansierades via avgiften för yrkestrafikmärket. Vidare bör de nuvarande avgifterna rörande tillstånd - inklusive så kallade expeditionsärenden enligt beskrivningen i 4.2.3 - ses över.

Oavsett om verksamhetstyperna (tillstånd, tillsyn och registerhållning) är avgiftsbelagda i dag eller bör förenas med en ny avgift, måste de förslag som lämnas vara väl underbyggda. Detta förutsätter i sin tur att respektive verksamhet kan beskrivas, kostnadsberäknas och analyseras för val av avgiftskonstruktion. I det sammanhanget är det också givet att en avgift alltid sätter fokus på verksamheten som sådan. Även om den yttre ramen för verksamheten bestäms av föreskrifter i lag och förordning, överlämnas - i större eller mindre utsträck-

ning - till myndigheten att bestämma inriktningen och omfattningen av verksamheterna. Detta gäller särskilt i fråga om tillsyn medan tillståndsverksamheten är förhållandevis given av överordnade författningar. I ett vidare perspektiv ankommer det å andra sidan på en myndighet att fortlöpande utveckla verksamheten och därvid vid behov föreslå regeringen ändringar i syfte att ta till vara de fördelar som kan vinnas för enskilda och för staten som helhet.

Vad nu har sagts innebär för avgiftsprojektet som helhet, att varje verksamhet (produkt) som bör vara förenad med en avgift - och oavsett om så är fallet i dag eller inte - ska genomgå en initial analys där nyttan av verksamheten sätts i fokus. Omfattningen av den analysen måste avgöras för varje produkt (eller grupp av produkter) och bl.a. styras av den legala grunden för verksamheten och de förutsättningar i övrigt som gäller i sammanhanget. Om analysen visar på behov av förändringar i något avseende tas den frågan upp i särskild ordning. I sådant fall föreslås inga nya eller förändrade avgifter förrän omprövningen är genomförd. Detta utesluter inte att det sammantaget kan finnas skäl att införa, justera eller slopa avgifter parallellt med den översyn som genomförs.

6.1.2 *Avgiftssättning inom övriga trafikslag*

Som sägs i avsnitt 3.1 gör regeringen i lagrådsremissen bedömningen att Transportstyrelsens verksamhet i huvudsak bör finansieras på ett enhetligt sätt. Nuläget är att det finns stora skillnader mellan trafikslagen, såväl när det gäller fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via skattekollektivet som mellan principerna för avgiftssättningen. Inom järnvägsområdet finns inga avgifter medan luftfartsområdet helt finansieras med avgifter. Tillsynsavgifter inom luftfartsområdet baseras huvudsakligen på årsbasis medan sådana avgifter inom sjöfartsområdet i huvudsak utgår från tidtaxa. Även i övrigt finns skillnader mellan trafikslagen.

Transportstyrelsens avgiftsprojekt arbetar bl.a. med frågan om en enhetlig grundsyn i aktuella avseenden och målsättning är att uppnå en sådan, bl.a. i fråga om avgiftskonstruktioner som i huvuddrag redovisas i avsnitt 4. Någon färdig lösning finns dock inte i nuläget. Från den utgångspunkten kan man inte för dagen anlägga ett givet trafikslagsövergripande perspektiv på yrkestrafikens avgiftssättning - annat än det som sägs i lagrådsremissen. Avgörande är dock att förslag som nu lämnas inte försvårar genomförandet av enhetlighet mellan trafikslagen.

6.1.3 *Åtgärder för att effektivisera verksamheten*

Transportstyrelsen har under 2009 bedrivit ett projekt med syfte att anpassa yrkestrafikregistret och dess funktioner så att det kan utgöra ett effektivt stöd till tillstånds- och tillsynsverksamheten. Inför projektstarten identifierades ett antal potentiella besparingar och effektiviseringar. Dessa områden var i huvudsak

hantering av inkommande post och arkivering, avgiftsdebiteringar, hantering av utgående post, automatisering av vissa återkallelseärenden, e-tjänster samt åtkomst av arkiv. En sammantagen bedömning av de insatser som genomförts, och kommer att genomföras inom kort, innebär en besparing på omkring fem årsarbetskrafter.

Liknande utvecklingsarbete pågår fortlöpande. Ett sådant utvecklingsarbete kommer också att bli en naturlig följd av, och samordnas med, de eventuella förändringar i ärendehantering som kan bli aktuella med anledning av införandet av delar av det s.k. vägtransportpaketet, främst då 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.

6.1.4 *Vägtransportpaketet*

Den 21 oktober 2009 beslutades och utfärdades de tre förordningar som ingår i det s.k. vägtransportpaketet:

- 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.
- 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.
- 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.

Förordningarna ska i huvudsak tillämpas från den 4 november 2011, dock gäller att en ny definition av cabotagetransporter i godsförordningen ska tillämpas från den 14 maj 2010 och ett återinförande av den s.k. 12-dagars regeln om veckovila i bussförordningen ska tillämpas från den 4 juni 2010.

Genom att förordningen nr 1071/2009 ersätter det direktiv som idag ligger till grund för nuvarande yrkestrafiklag och yrkestrafikförordning behöver en omarbetning ske av det nationella regelverket. Eftersom förordningen inte omfattar tillträdet till yrkesmässig trafik avseende taxitransporter, behöver vidare avgöras behovet och utformningen av nationella regler för sådana transporter. Ett arbete med en översyn av yrkestrafiklag och yrkestrafikförordning pågår och en departementsskrivelse beräknas vara färdig under våren 2010.

Inom ramen för en sådan översyn kommer olika möjligheter till regelförenkling att övervägas. Ett exempel på sådant övervägande är möjligheten vad avser tillstånd till busstransporter, att enbart utfärda ett gemenskapstillstånd istället för såväl ett nationellt trafikstillstånd som ett gemenskapstillstånd. Medlemstaterna har möjlighet att besluta att gemenskapstillståndet ska vara giltigt för utförande av nationella transporter, medan någon motsvarande bestämmelse inte finns i godsförordningen

När det gäller de övriga förordningarna reglerar dessa bl.a. bestämmelser om förekommande tillstånd eller andra dokument för att utföra olika former av internationella buss- respektive godstransporter inom EU. I bussförordningen regleras tillstånd till linjetrafik, gemenskapstillstånd, krav på kontrolldokument (waybill) för beställningstrafik med buss samt krav på certifikat vid transport för egen räkning, och i godsförordningen regleras kravet på gemenskapstillstånd. Krav på samtliga dessa tillstånd eller dokument finns redan idag, och för vilka avgifter tas ut, och något tillståndskrav eller motsvarande har heller inte tagits bort i de nya förordningarna.

6.1.5 *Avgiftsfloran*

Sammantaget finns det - delvis beroende på hur man räknar - drygt 20 produkter/tjänster inom yrkestrafikområdet som är förenade med avgift. Merparten avser prövningsavgift och i den gruppen dominerar olika slag av tillstånd för att få utföra person- och godstransporter.

En allmän reflektion är att antalet avgiftsposter är betydande och att det initialt kan ifrågasättas om en sådan fragmentering är nödvändig. Samtidigt finns det några produkter/tjänster som inte är förenade med avgift. Det gäller godkännande av föreståndare enligt yrkestrafiklagen och utfärdade av dubblert av gemenskapstillstånd. I övrigt konstateras att den tillsyn som Transportstyrelsen ska utöva inte är avgiftsbelagd. Inte heller finns någon särskild avgift för registerhållningen.

6.2 **Verksamheter som bör omprövas**

Förslag: Lagstiftningen rörande biluthyrning bör omprövas. Detsamma gäller möjligheten att begära förhandsbesked för taxiförarlegitimation.

Bedömning: Nuvarande avgifter för tillstånd till biluthyrning och för förhandsbesked bör kvarstå oförändrade till dess den materiella frågan har avgjorts.

Skälen för förslaget och bedömningen

I samband med den genomgång som Transportstyrelsen nu har gjort, har framkommit skäl att överväga vissa materiella ändringar av regelverket.

6.2.1 *Biluthyrning*

Yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid av ett år (uthyrningsrörelse) kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning. Antalet tillstånd uppgick den 31 december 2009 till 1 890. Årligen tillkommer omkring 120 nya ansökningar om tillstånd. Hur myndigheten hanterar tillståndsverksamheten redogörs för i avsnitt 5.2.9. Någon aktiv tillsynsverksamhet har inte bedrivits.

Uthyrningsrörelse har historisk en koppling till yrkestrafiklagstiftningen och reglerades också gemensamt med den yrkesmässiga trafiken före 1979. Näringsverksamheterna har därefter gått delvis skilda vägar, med ökade krav på den yrkesmässiga trafiken och en något förenklad lagstiftning för uthyrningsrörelse. I propositionen 1997/98:63 konstaterades att branschen, "på ett fåtal undantag när", fungerar tillfredsställande. Det finns inget som indikerar en annan slutsats i dag.

Rätten att driva näring och yrke är reglerad i regeringsformen. Begränsningar i rätten får införas endast för att skydda angelägna allmänna intressen. Transportstyrelsens bedömning är att det finns anledning att ifrågasätta behovet av en reglering av uthyrningsrörelse. I vart fall torde det finns utrymme för regelförenklningar med följd att nuvarande avgift skulle kunna reduceras. Frågan ingår i det område som styrelsen avser att se över och därefter återkomma till regeringen med förslag. Till dess den materiella frågan är avgjord bör den nuvarande prövningsavgiften inte ändras.

6.2.2 *Förhandsbesked i fråga om taxiförarlegitimation*

Taxiförarlegitimation infördes 1995 och var dessförinnan en särskild körkortsbehörighet. För körkort gäller sedan lång tid tillbaka en möjlighet att begära förhandsbesked rörande den personliga eller medicinska lämpligheten. Den ordningen har regleringsmässigt följt med taxiförarlegitimationen men utnyttjas av färre än 10 procent av dem som ansöker om legitimation.

I betänkandet En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130) föreslås att förhandsbesked inom körkortsområdet slopas (avsnitt 5.2.6 i betänkandet). De nackdelar som därvid åberopas torde gälla även för taxiförarlegitimationen. Transportstyrelsens bedömning är därför att möjligheten till förhandsbesked enligt yrkestrafiklagen kan slopas. Frågan ingår i det område som styrelsen ser över. Till dess den materiella frågan är avgjord bör den nuvarande prövningsavgiften inte ändras.

6.3 Ny avgift för tillsynen

Förslag: En årlig tillsynsavgift på 1 200 kr införs för den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Bedömning: Någon tillsynsavgift rörande taxiförarlegitimation bör inte införas.

Skälen för förslaget och bedömningen

Yrkesmässig trafik

Inledningsvis gör Transportstyrelsen bedömningen att det inte finns anledning att ifrågasätta behovet av den tillsyn som nu regleras i 5 kap. 17 § första stycket yrkestrafiklagen. Den närmare inriktningen och omfattningen av verksamheten beskrivs i avsnitt 5.1.1. Det finns inget som talar för annat än att verksamheten är stabil över tiden - givet den reservationen att resultatet av vägtransportpaketet kan förändra kriterierna för tillstånd och därmed också tillsynens profil. De grundläggande momenten kan dock anses givna även i ett längre tidsperspektiv. Transportstyrelsen anser därför att det, mot bakgrund av vad som sägs i avsnitt 6.1, finns skäl att nu införa en tillsynsavgift.

En avgift för Transportstyrelsens tillsyn enligt yrkestrafiklagen kan, med utgångspunkt i avsnitt 4.2.4, konstrueras antingen så att varje tillsynsobjekt betalar för just den kostnad som svarar mot tillsynen eller - om det bedöms formellt möjligt - genom en schabloniserad metod där avgiften inte är individuellt bestämd, exempelvis genom en årlig avgift. Även en kombination av dessa avgiftstyper kan övervägas.

Transportstyrelsen ser inga formella hinder mot en finansiering av tillsynen med kollektiva motprestationer. Kollektivet, som består av omkring 26 100 tillståndshavare, är väl avgränsat och relativt homogent. Den faktiska tillsynen torde inte skilja sig så mycket åt mellan den majoritet av tillståndshavare vars verksamhet är av begränsad omfattning (få fordon) och de tillståndshavare vars verksamhet kan betecknas som omfattande (stort antal fordon). Inte heller det förhållandet att vissa tillståndshavare, omkring 1 500, bedriver verksamhet som omfattar två eller - i ett ringa antal fall - flera slags tillstånd inom ramen för yrkesmässig trafik, bedöms ha någon större påverkan på tillsynens omfattning. Detta talar i sig för en schablonisering genom årsavgift. Mot detta ska ställas att en individuellt bestämd avgift kan utgöra ett incitament för tillståndshavaren att bedriva verksamheten enligt gällande bestämmelser och därmed undvika höga tillsynskostnader. Slutligen måste vägas in att en årlig avgift är förutsägbar, och därmed positiv, för tillståndshavarna och att myndighetens administrativa kostnader blir betydligt lägre med en årsavgift än med någon annan avgiftskonstruktion.

Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att en årsavgift är den bästa lösningen. Styrelsen ser därvid inget behov av att differentiera avgiften med utgångspunkt i verksamhetens storlek. En sådan ordning - med anknytning till exempelvis antalet fordon eller företagets omsättning - bedöms inte ge några påtagliga positiva effekter, vare sig för tillståndshavarna eller för myndigheten.

Beräkningen av de direkta tillsynskostnaderna ger vid handen att årsavgiften bör uppgå till 800 kr per tillståndshavare. I beräkningen ingår handläggningen av fordonsanmälan, bedömningen av ekonomiska resurser vid utökning av antalet fordon i verksamheten, byte av trafikansvarig samt godkännande av en viss person som trafikansvarig enligt 2 kap. 4 § andra stycket a yrkestrafiklagen. För den sist nämnda ärendetypen tas i dag ut en avgift enligt avgiftsklass 2 (dvs. 600 kr). Den specifika avgiften föreslås således utgå; se avsnitt 6.5.

Styrelsen anser dock att det finns ytterligare kostnader i verksamheten som bör räknas in i avgiften. Bakgrunden är följande.

Registerverksamheten rörande den yrkesmässiga trafiken har sedan 1979 finansierats genom en avgift som tas ut i samband med utfärdande av yrkestrafikmärke. Avgiften var från början 10 kronor, höjdes till 20 kronor 1984 och till 90 kronor 1989. Avgiften var därefter oförändrad. Verksamheten kostar cirka 10 mkr per år. Genom att systemet med yrkestrafikmärke upphörde vid årsskiftet - SFS 2009:87 och 2009:88 - och att hela avgiftsområdet är föremål för översyn, finns det skäl att se över hur registerverksamheten ska finansieras framöver. I och med att hela yrkestrafikområdet föreslås bli avgiftsfinansierat och att tillsynen ska systematiseras, ställs ökade krav på en väl fungerande registerverksamhet.

En möjlighet är att låta avgiften kvarstå i oförändrat form, dvs. att den tas ut i samband med att fordon anmäls för användning i yrkesmässig trafik enligt 5 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1998:779) och då som en årlig avgift. Nackdelen är en omfattande administration, både för myndigheten och för näringslivet. Omkring 25 000 fakturor framställs under ett år exklusive årsavgiften. Dessutom kan det vara svårt att förklara att avgiften behålls i den formen eftersom tillståndshavare kan antas koppla avgiften till just själva yrkestrafikmärket. Det finns en risk att betalningsviljan blir låg. Möjligheten att restföra belopp under 100 kronor är dessutom begränsad. Ytterligare ett argument som talar mot den lösningen är att myndighetens kostnader för att hantera anmälningar över tiden har sjunkit och kommer att sjunka ytterligare genom ökad användning av e-tjänster och automatiserad bildfångstbehandling av pappersanmälningar. Följden blir att stora företag med många fordon (och därmed många avgifter) får bära en oproportionerligt hög andel av verksamhetens kostnader.

En annan lösning är att finansiera verksamheten genom den årliga tillsynsavgiften. I sådant fall handlar det om ett tillägg till den tidigare beräknade avgiften med 300 kronor. Varje tillståndshavare betalar då samma avgift oberoende av antalet anmälda fordon. Genomsnittsföretaget har tre fordon anmälda i yrkesmässig trafik vilket innebär en kostnadsökning på 30 kronor ($3 \cdot 90 = 270$ kr). Räkneexemplet är dock inte helt rättvisande eftersom över hälften av företagen endast har ett fordon anmält. För dessa blir ökningen således 210 kronor. Med marginalkostnadsresonemanget ovan kan denna höjning ändå motiveras. Det främsta argumentet för en finansiering via den årliga tillsynsavgiften är att de administrativa kostnaderna blir närmast försumbara.

Transportstyrelsen anser att

- tillståndshavarna som kollektiv bör bära den aktuella registerkostnaden,
- den tidigare avgiftskonstruktionen, kopplad till varje fordon, gav ett omotiverat högt uttag av företag med många fordon,
- marginalkostnaden för varje ytterligare fordon (utöver det första) är mycket låg, och att
- registerverksamheten har ett mycket starkt samband med tillsynsverksamheten.

Mot den bakgrunden, och i syfte att hålla nere de administrativa kostnaderna, är det enligt styrelsen motiverat, och formellt sett möjligt, att i den årliga tillsynsavgiften lägga in även registerkostnaden.

En ytterligare kostnad som myndigheten bör ha täckning för, men som inte är avgiftsbelagd i dag, är den prövning som ska göras enligt 5 kap. 4 § yrkestrafikförordning med anledning av en utökning av tillståndshavarens fordonspark. Kalkylen visar att en sådan prövning resursmässigt kräver motsvarande 2,3 arbetstimmar. Detta motsvarar avgiftsklass 4 (2 000 kr). Antalet ärenden är omkring 2 000 per år. Det är naturligtvis fullt möjligt att avgiftsbelägga den prövningen för sig med utgångspunkt i ovanstående kalkyl. Samtidigt ska beaktas att den hittillsvarande tillsynsordningen - som det inte torde finnas anledning att nu ändra på - innebär att varje tillståndshavare ska genomgå en heltäckande revidering minst vart femte år. En sådan period bryts dock om en prövning enligt ovan aktualiseras, dvs. prövningen innesluter tillsynen och en ny femårsperiod påbörjas. Mot den bakgrunden, och för att förenkla den administrativa hanteringen, anser Transportstyrelsen att årsavgiften bör täcka även kostnaderna för nu aktuell prövning. Omräknat innebär detta 100 kr.

Sammantaget innebär förslaget att årsavgiften för tillsynen bestäms till 1 200 kr.

Taxiförarlegitimation

Enligt 5 kap. 17 § andra stycket yrkestrafiklagen utövar Transportstyrelsen tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

Verksamheten beskrivs i avsnitt 5.1.2 och den slutsats som dras är att tillsynen i allt väsentligt motsvarar den kontroll över körkortshavare som Transportstyrelsen utövar enligt körkortslagstiftningen. I det senare fallet benämns detta inte "tillsyn" och lagrådet har i yttrandet över lagrådsremissen den 28 maj 2009 om Transportstyrelsens finansiering (se avsnitt 3.1) inte ansett det godtagbart att ta ut en tillsynsavgift rörande körkort. Redan av det skälet kan i vart fall ifrågasättas om en avgift för kontrollen av taxiförarlegitimationen kan tas ut. Härtill kommer en uppenbar svårighet att konstruera en avgift som både är och upplevs vara motiverad. Vidare finns det administrativa problem med uppbörden av belopp som för varje innehavare skulle bli mycket låg (omkring 50 kr per år).

Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att avgift för tillsyn över taxiförarlegitimation inte bör införas.

6.4 Ändring av befintliga avgifter

Förslag: Följande prövningsavgifter ändras:

- Tillstånd till yrkesmässig trafik höjs från avgiftsklass 3 till 5 (dvs. från 1 200 kr till 3 200 kr).
- Tillstånd till linjetrafik utanför EES höjs från 3 000 kr till avgiftsklass 6 (dvs. till 5 000 kr). Begreppet pendeltrafik utgår.
- Gemenskapstillstånd för persontransporter höjs från 500 kr till avgiftsklass 2 (dvs. till 600 kr).
- Transporttillstånd för returreisa eller enkel resa höjs från avgiftsklass 1 till 2 (dvs. från 220 kr till 600 kr).
- CEMT-tillstånden renodlas och samma avgift tas ut oavsett när under året tillstånd utfärdas, dvs. avgiftsklass 4 (2 000 kr).
- Taxiförarlegitimation höjs från 700 kr till avgiftsklass 3 (dvs. till 1 200 kr).

Följande avgift i övrigt ändras:

- Utfärdande av kontrolldokument (waybill) höjs från avgiftsklass 1 till 2 (dvs. från 220 kr till 600 kr).

Skälen för förslaget

Den genomgång som gjorts av verksamheterna inom området ger visar att det finns prövningsavgifter som idag är avgiftsmässigt klart underfinansierade. I vissa fall är dessa verksamheter föremål för ytterligare omprövning, och föranleder därför - enligt grundsatsen i avsnitt 6.1. - nu inga förslag om ändrade

avgifter, medan andra - enligt förslaget ovan - bedöms motivera en viss höjning. I det sammanhanget uppkommer också den fråga som ställs i avsnitt 4.2.5, dvs. avgiftsklass eller belopp i kronor.

Det är inte givet vilket alternativ som väljs. En svårighet som ska understrykas är att det för flera ärendekategorier inte finns någon säkerställd uppgift om tidsåtgången. I stället handlar det om uppskattad tidsåtgång i förening med utdrag från affärssystem då detta varit möjligt. Angiven tidsåtgång har också rimlighetsbedömts av personal från berörd verksamhet. Vad nu har sagts måste samtidigt vägas mot de fördelar, inte minst med en förenklad administration, som uppnås med avgiftsklasser. Transportstyrelsen anser därvid att övervägande skäl talar för att använda avgiftsklasser. De förslag som nu lämnas utgår därför från verksamhetsbeskrivningen i avsnitt 5 med tillämpning av ESV:s anvisningar för avgiftsklasser. Dessutom överförs avgiften för *Tillstånd till linjetrafik nationellt och inom EES* från belopp (2 000 kr) till motsvarande avgiftsklass (4).

CEMT-tillstånd (transporttillstånd enligt 4 kap. 2 § i VAF och som gäller för kalenderår) är i dag uppdelat i två avgiftskategorier; dels avgiftsklass 4 för tillstånd som gäller minst 10 månader, dels avgiftsklass 2 "i annat fall". Handläggningen och hanteringen är densamma oavsett när på året ansökan kommer in, vilket innebär att även avgiften bör vara densamma. Den nuvarande åtskillnaden är därför inte motiverad. I hanteringen av CEMT-tillstånden ingår även framtagande av statistik, rapportering till det internationella sekretariatet samt tryckning av färdböcker.

När det gäller kontrolldokument - som inte innefattar någon prövning - motiveras höjningen delvis av kostnaden för sådana dokument. I dag kostar det således 220 kr oavsett hur många dokument (framställs i häften) som beställs. Storleken av beställningarna varierar å andra sidan inte så mycket varför det är mest praktiskt att beräkna en genomsnittlig kostnad per beställning. Med beaktande av tidsåtgången, den faktiska kostnaden för dokumenten samt övriga omkostnader för myndigheten, är avgiftsklass 2 motiverad.

I avgiftskatalogen - bilaga 1 till VAF - anges "Tillstånd till linjetrafik eller pendeltrafik utanför EES". Begreppet pendeltrafik finns inte kvar och bör därför utgå.

6.5 Avgifter som utgår

Förslag: Följande avgifter utgår:

- Godkännande av en viss person som trafikansvarig (2 kap. 4 § andra stycket a yrkestrafiklagen)
- Beslut i ett ärende avseende miljöpoäng

- Utfärdande av intyg (certifikat) enligt förordningen 1998:786
- Prövning av s.k. hamndispenser
- Utfärdande av intyg om lämplighet avseende yrkeskunnande
- Prövning av förartillstånd
- Utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation.

Bedömning: En reducering av antalet avgifter genom att kostnaden för en viss verksamhet överförs till ett större kollektiv, bör prövas i det fortsatta arbetet.

Skälen för förslaget och bedömningen

Inom yrkestrafikområdet finns ett antal avgiftsbelagda åtgärder som både är marginella som företeelse och har låga avgifter. Sammantaget är det ekonomiska utfallet obetydligt. För att förenkla administrationen för såväl myndigheten som enskilda, finns skäl att helt slopa avgiften för de prövningar och åtgärder som redovisas i förslaget ovan. När det gäller godkännande av viss person som trafikansvarig, är myndighetens kostnad beaktad i förslaget till tillsynsavgift; se avsnitt 6.3.

Från en renodlat ekonomisk utgångspunkt vore det fullt möjligt att för den yrkesmässiga trafiken (undantaget biluthyrning och taxiförarlegitimation) reducera antalet avgifter till en för tillstånd till yrkesmässigt trafik (bastillståndet) och en för tillsynsverksamheten. Tillsynsavgiften skulle i sådant fall, och med en uttag av omkring 1 350 kr per år, i stort sett täcka kostnaderna för den övriga verksamheten. Transportstyrelsen är dock inte berett att i nuläget lämna något förslag i den riktningen eftersom det finns formellt juridiska problem förknippade med att belasta ett kollektiv med samtliga kostnader för aktuella verksamheter inom området. Inom ramen för inriktningen att reducera antalet avgifter förutses ändå möjligheten att finna väl avvägda alternativ. Detta ingår i styrelsens fortsatt översynsarbete varvid även utfallet av vägtransportpaketet ska beaktas.

6.6 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Förslag: De föreslagna avgifterna ska gälla från och med den 1 juli 2010. Äldre föreskrifter ska gälla i fråga om avgifter som påförts före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen bedömer det möjligt att låta de föreslagna ändringarna träda i kraft den 1 juli 2010. I enlighet med tidigare modell vid ändring av avgifter i VAF bör avgifter som påförts före den 1 juli 2010 kvarstå enligt äldre bestämmelser.

7 Konsekvenser

7.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Transportstyrelsens kostnader för den nu aktuella yrkestrafikverksamheten - exklusive kostnaden för registerverksamheten - beräknas för 2010 till omkring 34,6 mnkr. Till detta kommer den registerverksamheten som behövs för tillsyn m.m. vilken beräknas kosta omkring 10 mnkr. Intäkterna med nuvarande avgifter kan beräknas till 6,7 mnkr.

Utifrån målsättningen att Transportstyrelsens verksamhet i fråga om tillsyn, tillstånd och registerhantering ska vara avgiftsfinansierad, är ambitionen att avgifterna ska bestämmas så att de - inom ramen för vad som är formellt sett möjligt - ger full kostnadstäckning.

7.2 Alternativa lösningar och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativet till finansiering via avgifter är att behålla nuvarande modell med en kombination av anslag respektive avgifter. Om den föreslagna regleringen inte kommer till stånd är effekten således att en stor del av verksamheten, liksom hittills, får finansieras av skattekollektivet.

7.3 Vilka berörs av regleringen?

Förslaget berör vad som i allmänt språkbruk benämns den yrkesmässiga trafiken. Därmed förstås dels de som bedriver, eller avser att bedriva, yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490), dels de söker taxiförarlegitimation.

Antalet innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik uppgår till omkring 26 100. I övrigt hänvisas till redovisningen i det följande avsnittet.

De företag som berörs av förslagen återfinns i alla associationsformer men till stor del bedrivs verksamheten som enskild firma där företagen vanligtvis är mycket små (1-2 fordon). Även för olika bolagsformer är andelen mycket små företag betydande. Totalt sett är andelen företag med endast ett fordon ca 50 procent. Andelen företag med fler än 50 bilar och/eller anställda är mindre än en procent.

7.4 Kostnader och andra konsekvenser

Det konstateras inledningsvis att kostnaden för den aktuella myndighetsverksamheten endast i begränsad utsträckning finansieras genom avgifter för dem

som berörs. Utifrån målsättningen att verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak bör finansieras med avgifter, är det ofrånkomligt att ett förslag i den riktningen också innebär ökade kostnader för den yrkesmässiga trafiken. Även om flertalet företag är mycket små, bedöms de ökade kostnaderna - som främst gäller tillsynsavgiften som tillämpas generellt för alla - som mycket marginell i jämförelse med de kostnader (drift samt investeringar i bl.a. fordon) som företagen har i övrigt.

Enligt Transportstyrelsens bedömning medför förslaget inga andra konsekvenser än vad som kan hänföras till ekonomiska. De kostnadsmässiga konsekvenserna får primärt bäras av de berörda företagen och torde - eftersom de är marginella sett till företagens kostnader i övrigt - knappast återverka i konsumentledet (resenärer och transportköpare).

Beträffande andra ekonomiska konsekvenser görs bedömningen att arbetsmarknaden och sysselsättningen inte påverkas. Rådande konjunkturläge skulle visserligen kunna tala för att även högst marginella kostnadsökningar har en sådan påverkan men det framstår även i det perspektivet som mindre sannolikt.

Transportstyrelsens bedömning är vidare att förslagen inte har någon påverkan på andra myndigheter.

I det följande redovisas kortfattat en närmare beskrivning av förslagets olika delar.

Tillsynsavgift för tillståndshavare

För tillståndshavare enligt yrkestrafiklagen föreslås en årlig avgift på 1 200 kr. Avgiften är oberoende av företagets storlek. I övrigt hänvisas till avsnitt 6.3.

Övrigt för tillståndshavare/sökanden generellt

För närvarande betalar ett företag 1 200 kronor för ett trafik tillstånd, som utgör "inträdesbiljetten" för att få bedriva yrkesmässig trafik. Förslaget innebär en ökning av avgiften till 3 200 kronor. Som jämförelse motsvarar detta grundavgiften för ett företag som vill starta flygverksamhet med en så kallad "liten operativ licens". Flygverksamhet med större flygplan, dvs. med "stor operativ licens", kostar 40 000 kronor.

Omkring 2 300 företag ansöker om trafik tillstånd varje år.

Persontransporter

Förslaget innebär att den som vill starta transportverksamhet med annan person som trafikansvarig än vad som följer yrkestrafiklagens grundförutsättningar, får betala 3 200 kronor istället för 1 800 kronor. Om det är ett bussföretag som

dessutom vill starta en linje till ett tredjeland, kommer linjetillståndet att kosta 5 000 kronor istället för idag 3 000 kronor. För att kunna passera genom Europa måste företaget även ha ett gemenskapstillstånd som höjs med 100 kronor till 600 kronor, dvs. samma belopp som för ett godstransportföretag.

Fördyringen för företaget i detta exempel blir 3 500 kronor.

Ytterligare en förändring för bussföretagen föreslås i fråga om s.k. kontrollokumentet (waybill). Avgiften höjs till 600 kronor istället för dagens 220 kronor. Omkring 150 beställningar av kontrollokument inkommer till myndigheten varje år.

Godstransporter

För godstransportföretag som utför internationella transporter sker förändringar för enstaka resor och för de s.k. CEMT-tillstånden.

Avgiften för enstaka resor höjs från 220 kronor till 600 kronor per tillstånd. Det är i genomsnitt 450 sådana transporter som utförs per år. För CEMT-tillstånd som gäller kortare tid än 10 månader är avgiften i dag 600 kronor medan avgiften för tillstånd som har längre giltighetstid (högst ett år) är 2 000 kronor. Förslaget innebär att alla CEMT-tillstånd hänförs till den högre avgiften. Effekten är marginell eftersom det rör sig om få tillstånd varav merparten redan i dag söks för längre tid än 10 månader.

Avgifter som utgår

De avgifter som föreslås utgå avser så få ärenden och så låga belopp att de kostnadsmissigt saknar mätbar effekt på branschen. Den minskning av företagens administrativa kostnader som uppstår genom förslaget är också så låg att den i sammanhanget får anses högst marginell. En allmänt positiv effekt får dock anses ligga i det förhållandet att antalet avgifter minskar för branschen.

7.5 Sveriges medlemskap i Europeiska unionen

Frånsett taxi, godstransporter med lätta fordon och biluthyrning har all reglering på yrkestrafikområdet sitt ursprung i EG-rätten. Hur verksamheten enligt dessa regelverk ska finansieras står dock varje medlemsstat fritt att besluta om.

Att låta dem som utövar yrkesmässig trafik få bekosta myndighetsutövningen på området har därmed ingen inverkan på EG-rätten eller Sveriges medlemskap i EU.

7.6 Ikraftträdande m.m.

Eftersom länsstyrelsernas yrkestrafikverksamhet överfördes till Transportstyrelsen den 1 januari 2010 är det - sett från myndighetens utgångspunkt - ett önske-

mål att förslaget träder i kraft så snart som möjligt. Det måste å andra sidan beaktas att företagen har behov av viss framförhållning inför förändringen. Det rådande konjunkurläget skulle också kunna vara en faktor som spelar in. Styrelsen gör dock bedömningen i avsnitt 7.4 att förslagets ekonomiska påverkan är mycket marginell på företagen.

Det finns ett stort behov av information och Transportstyrelsen har inom ramen för avgiftsprojektet haft kontakter med företrädare för branschen. Den information som då har lämnats har naturligtvis varit av mer övergripande karaktär med avseende på grunderna för myndighetens finansiering och effekterna av dessa på avgiftsuttaget. I nuläget förbereds mer riktad och konkret information med utgångspunkt i förslaget.

Sammantaget anser Transportstyrelsen att den föreslagna ikraftträdandetidpunkten, 1 juli 2010, är möjlig även sett ur branschens perspektiv.

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

7.7.1 Berörda företag

Se avsnitt 7.3.

7.7.2 Tidsåtgång och företagens administrativa kostnader

Förslagen innebär mycket små förändringar i företagens administrativa kostnader eftersom den absoluta merparten av kommande avgifter hanteras av företagen redan idag. Alla tillståndshavare till yrkesmässig trafik kommer dock att behöva hantera en ny faktura per kalenderår på grund av tillsynsavgiften. Tidsåtgången beror av företagets faktureringsystem men uppskattas till 10 minuter. Med en uppskattad timkostnad på 250 kronor blir den totala administrativa kostnaden $10/60 \times 250 \times 1$ (frekvensen) $\times 26\,100 = 1\,087\,500$ kr för tillsynsavgiften.

För ett företag som ansöker om flera olika tillstånd och drabbas av höjda direkta kostnader förblir den administrativa kostnaden densamma eftersom motsvarande avgifter finns redan idag, om än till ett lägre belopp.

7.7.3 Andra förändringar i anslutning till regleringen

I samband med verksamhetens överföring från länsstyrelserna till Transportstyrelsen kommer nya e-tjänster att erbjudas. I anslutning till dessa kommer olika betalningslösningar att utvecklas, vilket på sikt kan leda till sänkta avgifter för den som väljer att hantera betalningen själv, elektroniskt, direkt i anslutning till själva tjänsten.

I förordningen finns utrymme för myndigheten att sätta ned beloppet för den som betalar direkt, elektroniskt. Anpassning av avgiftsnivåerna bör därför ske i takt med utvecklingen.

7.7.4 Påverkan på konkurrensförhållanden

Den inbördes konkurrensen mellan svenska företag inom den yrkesmässiga trafiken förändras inte av regleringen.

Inom branschen finns dock uppfattningen att företag som transporterar egna varor, och därmed inte behöver yrkestrafiktillstånd, står indirekt i konkurrens med den yrkesmässiga trafiken. I det förhållandet innebär en fördyring för tillståndshavarna en negativ konkurrenspåverkan. Som beskrivs ovan utgör dock föreslagna avgifter en mycket liten del av den totala kostnadsbilden som föreligger för ett genomsnittligt transportföretag.

Branschföreträdare ger även uttryck för att det svenska kostnadsläget i förhållande till den internationella konkurrensen har en negativ påverkan. Ytterligare pålagor som dessa avgiftsökningar innebär en försämring. Dock handlar det även här om totala kostnadsökningar som i förhållande till genomsnittsföretagets omsättning är ringa.

7.7.5 Övrig påverkan på företagen

Ingen övrig påverkan på företagen har identifierats.

7.7.6 Särskilda hänsyn till små företag

Utifrån beskrivningen i avsnitt 7.4 ovan, föreligger inga påtagliga skillnader i handläggningstid för företag av olika storlek. Flertalet yrkestrafikföretag tillhör dessutom gruppen små företag.

Bilaga 1 Föreslagna avgifter

Tjänst/Produkt	Resursåtgång	Avgiftsgrupp	Volym	Föreslagna avgifter	Beräknade intäkter	Anmärkning
Tillstånd till yrkesmässig trafik	4,0	5	2 300	3 200 kr	7 360 000	Höjning från 1 200
Tillstånd till linjetrafik som berör flera län, och inom EES	3,0	4	50	2 000 kr	100 000	Oförändrat belopp
Tillstånd till linjetrafik utanför EES	8,5	6	50	5 000 kr	250 000	Höjning från 3 000
Gemenskapstillstånd (person-, godstransporter och andra tillstånd enligt 1998:786)	1,0	2	800	600 kr	480 000	Höjning från 500 i vissa fall
Transporttillstånd	1,0	2	480	600 kr	288 000	Höjning från 220
Prövning av internationellt godstrafiktillstånd/flyttgodstillstånd CEMT	2,5	4	130	2 000 kr	260 000	Höjning från 600 i vissa fall, i övrigt oförändrat belopp
Prövning av ansökan om taxiförarlegitimation	1,4	3	2 700	1 200 kr	3 240 000	Höjning från 700
Prövning av ansökan om förhandsbesked i fråga om taxiförarlegitimation	2,9	-	250	300 kr	75 000	Oförändrat belopp
Ansökan om tillstånd till biluthyrning	2,5	3	120	1 200 kr	144 000	Oförändrat belopp
Typgodkännande av färdskrivare	6,0	-	6	3 200 kr	19 200	Oförändrat belopp
Undantag från skyldighet att ha taxameter	1,7	3	450	1 200 kr	540 000	Oförändrat belopp
Utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument (waybill)	1,0	2	150	600 kr	90 000	Höjning från 220
Prövning av ansökan om undantag (dispens) enligt yrkestrafikförordningen	1,1	2	360	600 kr	216 000	Oförändrat belopp

Tillsyn av befintliga tillstånd	2,2	-	26 100	1 200 kr	31 320 000	Ny avgift
				Total intäkt 2010	44 363 000	

Förändrat anslagsbehov för verksamhet övertagen från Länsstyrelserna

Avgiftsförslaget beräknas generera ett årligt avgiftsuttag uppgående till 44,4 mkr. Jämfört med nuvarande avgiftsuttag om 6,7 mkr innebär detta således att avgiftsuttaget ökar med 37,7 mkr på årsbasis. Det bör i sammanhanget noteras att 10,0 mkr av den totala avgiftsökningen avser finansiering av yrkestrafikregistret som tidigare finansierades genom yrkestrafikmärket.

För 2010 beräknas det totala avgiftsuttaget uppgå till 25,5 mkr (enligt $(44,4/2)+(6,7/2)=25,5$), vilket innebär ett ökat avgiftsuttag med 18,8 mkr (enligt $25,5-6,7=18,8$ mkr). Ur denna avgiftsökning härleds på halvårsbasis 5,0 mkr till finansieringen av yrkestrafikregistret, vilket innebär att avgiftsuttaget avseende den aktuella verksamheten beräknas öka med 13,8 mkr.

För verksamheten som har övertagits från Länsstyrelserna har Transportstyrelsen erhållit 29 mkr i anslag. Till detta tillkommer 1,9 mkr i avgiftsintäkter. Totalt finns således en finansiering om 30,9 mkr.

Transportstyrelsen har uppskattat verksamhetens kostnader till 34,6 mkr. För att uppnå full finansiering under 2010 krävs ett anslag om 18,9 mkr (enligt $34,6-1,9-13,8=18,9$ mkr).

Från det tilldelade anslaget uppgående till 29 mkr frigörs följaktligen 10,1 mkr (enligt $29-18,9=10,1$ mkr).

Bilaga 2 Nuvarande avgifter

Tjänst/Produkt	Volym	Nuvarande avgifter	Beräknade intäkter	Beskrivning i avsnitt
Tillstånd till yrkesmässig trafik	2 300	1 200 kr	2 760 000 kr	5.2.1
Tillstånd till linjetrafik som berör flera län, och inom EES	50	2 000 kr	100 000 kr	5.2.2 och 5.2.4
Tillstånd till linjetrafik eller pendeltrafik utanför EES	50	3 000 kr	150 000 kr	5.2.3
Gemenskapstillstånd (person-, godstransporter och andra tillstånd enligt 1998:786)	800	550 kr	400 000 kr	5.2.2 och 5.2.5
Transporttillstånd	480	220 kr	105 600 kr	5.2.6
Prövning av internationellt godstrafiktillstånd/flyttgodstillstånd CEMT	130	2 000 kr	260 000 kr	5.2.7
Prövning av ansökan om taxiförarlegitimation	2 700	700 kr	1 890 000 kr	5.2.8
Prövning av ansökan om förhandsbesked i fråga om taxiförarlegitimation	250	300 kr	75 000 kr	5.2.8
Ansökan om tillstånd till biluthyrning	120	1 200 kr	144 000 kr	5.2.9
Hamndispenser	4	600 kr	2 400 kr	5.2.10
Prövning av förartillstånd	10	600 kr	6 000 kr	5.2.11
Godkännande av viss person som trafikansvarig	15	600 kr	9 000 kr	5.2.12
Undantag från skyldighet att ha taxameter	450	1 200 kr	540 000 kr	5.2.15

Typgodkännande färdskrivare	6	3 200 kr	19 200 kr	5.2.16
Intyg (certifikat) enligt förordningen (1998:786)	8	220 kr	1 760 kr	5.3.1
Utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument (waybill)	150	220 kr	33 000 kr	5.3.1
Beslut i ett ärende om miljöpoäng	0	220 kr	0 kr	5.3.3
Prövning av ansökan om undantag (dispens) enligt yrkestrafikförordningen	360	600 kr	216 000 kr	5.3.4
Intyg om lämplighet	5	220 kr	1 100 kr	5.3.5
		Total intäkt 2010	6 713 060 kr	