



**Transportstyrelsen**  
**601 73 Norrköping**

## **Remissvar – Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter**

### ***Transportstyrelsens diarienummer (TSF 2022-44)***

---

#### **Inledning**

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Transportstyrelsens remiss ”Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter” per den 21 juni 2022.

Förslaget innehåller avgiftsändringar avseende järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Svenska Taxiförbundet svarar på de delar av förslaget som berör taxinäringen men inser att flera principiella synpunkter om avgifternas beräkning även i lika mån kommer att föras fram av andra branschaktörer.

Svenska Taxiförbundet är medveten om att myndighetens kostnader för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning finansieras med avgifter med syfte att denna verksamhet på så sätt skall kunna bedrivas av myndigheten.

Denna verksamhet är viktig och en väsentlig del av det samlade arbetet med att säkerställa en sund taxinäring men frågan är om en lagreglerad tillsynsverksamhet skall bekostas av den bransch som kontrolleras. Svenska Taxiförbundet menar att en stor del av denna verksamhet snarare bör bekostas genom regeringsanslag till myndigheten.

Detta kan exemplifieras med tydlighet med hänvisning till punkt 1 (stycke 2) i myndighetens beskrivning av avgiftsförändringar 2023 (sidan 6(67)). Där framgår det klart och tydligt att avgiftsintäkterna som branschen betalar in årligen till myndigheten inte går till myndigheten utan att dessa går ’direkt vidare till statskassan’. Myndigheten får sen finansiera sin verksamhet genom myndighetsanslag som – får vi förmoda – motsvarar myndighetens kostnad för den del av dess verksamhet som avgifterna skall täcka.

Transportstyrelsen presenterar för taxinäringen ett antal avgiftshöjningar. Svenska Taxiförbundet har svårt att i detalj kommentera huruvida dessa föreslagna avgiftshöjningar är berättigade eller inte på grund av bristande genomlysning och redovisning.

Det anges generellt att avgiftshöjning föreslås på grund av myndighetens ökade kostnader vilket kan vara ett förståeligt skäl om och under förutsättning att denna kostnadsökning redovisas i detalj. Som det är nu står det t.ex. ”ökade IT-kostnader” men huruvida dessa IT-kostnader beror på att tillsynen kräver mer IT-resurser eller om nuvarande system är

för gammalt och behöver bytas ut eller uppdateras framgår ej. Det skulle kunna anföras att en IT-kostnad som uppstått pga. att tillsynsverksamheten ökat i omfattning skulle kunna vara en berättigad faktor för en avgiftshöjning medan en uppgradering av befintliga IT-system som förmodligen skulle ha skett ändå ej skall belasta branschen i form av ökade avgifter.

Det som heller inte framgår är om avgiftsintäkterna motsvarar det myndighetsanslag som myndigheten erhåller. I brist på en sådan redovisning kan det inte uteslutas att det som branschen betalar in via avgifter -och som sen, för att citera myndigheten själva, går 'direkt vidare till statskassan', överstiger det belopp som sen av Regeringen betalas ut till myndigheten i form av anslag. Frågan som inte bara kan utan även bör ställas, i brist på en genomlysning och transparent redovisning, är om branschens ökade kostnader i form av höjda avgifter finansierar annan statlig verksamhet än den som den är avsedd att täcka.

Vad Svenska Taxiförbundet efterlyser, och efterlyste redan avseende höjningen för 2022, är en genomlysning av dessa kostnader så att de redogörs för så detaljerat som det är möjligt. Efter att en sådan genomlysning och redovisning presenterats önskar Svenska Taxiförbundet en diskussion om vilka kostnader som skall belasta verksamheten och vilka som bör bekostas genom myndighetens anslagsramar.

Svenska Taxiförbundet ser även oroligt på myndighetens uppgift om att vidare höjningar kommer att ske årligen fram till 2028 för att balansera nuvarande kostnader. Frågan är om kostnaderna verkligen ökade så mycket under 2021 när de med hänvisning till covid-19 pandemin inte höjdes att höjningar fram till 2028 ses som nödvändiga. En ytterligare fråga är om denna balansering fram till 2028 enbart täcker upplupna ej justerade kostnader eller om denna balansering 'tar höjd' för kommande ännu ej inträffade kostnadsökningar under perioden fram till 2028.

### **Föreskriftsalternativ samt brist på konsekvensanalys och genomlysning**

Transportstyrelsen presenterar för taxinäringen ett antal avgiftshöjningar samt en avgiftssänkning (vägtrafikregisteravgiften sänks från 75kr till 62kr). Svenska Taxiförbundet har svårt att i detalj kommentera huruvida dessa föreslagna avgiftshöjningar är berättigade eller inte på grund av bristande genomlysning och redovisning. Vi listar dock nedan de avgiftshöjningar som primärt berör taxinäringen

	Avgift 2022	Förslag 2023
Ansökan TFL	2 300	2 700
Förhandsbesked TFL	1 300	1 700
Taxitillstånd	8 100	8 300
Tillstånd att driva Redovisningscentral	7 500	18 000

Undantag föreskrifter yrkeskunnande TFL prov	3 500	3 900
Tillsyn av taxiföretag	1 600	2 500

Det kan tyckas som om dessa höjningar inte är så stora, förutom den vad avser tillstånd att driva redovisningscentral som vi återkommer till nedan, men utan att få svar på frågan om avgiftsintäkten, som går 'direkt vidare till statskassan' verkligen motsvaras av myndighets anslaget, går det inte att med säkerhet säga att höjningen är berättigad.

Det som dessutom är än mer viktigt är en precisering av den balansering av avgifts- höjningarna vi kan enligt myndigheten förvänta oss fram till 2028. Kommer det balanserade höjningar av liknande storleksart under nästkommande år fram till 2028 eller kan de variera. Om höjningarna skall balanseras fram till 2028 borde myndigheten redan nu kunna redogöra för 'underskottet' och presentera en balanserad tabell fram till 2028. Att så inte skett föranleder frågan om balanseringen även tar höjd för kommande ännu ej inträffade kostnadsökningar vilka vi varken kan beräkna, uppskatta eller bedöma om de är berättigade. Frågan ställs då också om kommande ännu ej inträffade kostnadsökningar verkligen motsvaras av ökade myndighetsanslag i samma omfattning.

Vad gäller frågan om den kraftigt höjda avgiften för tillstånd att driva redovisningscentral motiveras höjningen bland annat med 'lägre volymer'. Det låter konstigt då taxameteruppgifter enligt lag måste överföras till en redovisningscentral. Beror dessa 'lägre volymer' på minskat taxiresande under covid-19 pandemin? I så fall bör avgiftshöjningen justeras nedåt 2024 när taxiresandet förmodligen åter är på 2019 års nivåer.

En helt ny avgift – som då inte har funnits tidigare – och som kan ifrågasättas är den tidigare beslutade avgiften om 175 kronor för tillsyn av taxiförarlegitimation som per den 1/1 2023 införs fullt ut. Svenska Taxiförbundet saknar en motivering till varför denna tillsynsavgift finns överhuvudtaget. Det kan på goda grunder ifrågasättas varför den införs överhuvudtaget och har den någon påverkan på taxinäringen så är det nog en negativ sådan. Transportstyrelsen har inför avgiftens introducerande valt att skicka ut skrivelser till alla som har en taxiförarlegitimation där ett aktivt val krävs för avregistrering. Det kan inte uteslutas att många helt enkelt missat detta, speciellt då skrivelser gick ut under sommaren. Men framförallt kan många med aktiv taxiförarlegitimation men som av olika anledningar valt att inte köra taxi längre nu se denna avgift som 'droppen som fick bägaren att rinna över' och aktivt välja att dra tillbaka sin taxiförarlegitimation. Åtgärden, att införa en helt ny avgift utan någon egentligen motivering, kan då få den följden att taxinäringen förlorar många deltidsförare som annars skulle ha kunnat rycka in sporadiskt, som tex studenter men även äldre som kan tänkas vilja köra lite då och då för att dryga ut kassan. En redan ansträngd situation med förarbrist blir då knappast bättre med införandet av denna avgift.

## **Sammanfattning**

Svenska Taxiförbundet förordar att myndigheten skjuter upp de föreslagna avgiftshöjningarna till dess att en genomlysning av kostnadsökningarna presenterats och det redovisats att avgiftsintäkterna fullt ut motsvaras av myndighetsanslagen. Frågan om de balanserade höjningarna fram till 2028 fullt ut kan härledas till upplupna kostnadsökningar vilka uppstod under covid-19 pandemin eller om de även tar höjd för kommande ännu ej inträffade beräknade kostnadsökningar hos myndigheten bör besvaras och redogöras för.

Först när så skett kan och bör en diskussion inledas med syfte att utröna om och huruvida de ökade kostnaderna skall belastas branschen genom avgiftshöjningar eller täckas upp av ökade myndighetsanslag från regeringen.

I det arbetet och efterföljande diskussion deltar Svenska Taxiförbundet gärna och bidrar med konstruktiva lösningar. Det är viktigt att myndighetens tillsynsarbete fortsätter varför Svenska Taxiförbundet gärna medverkar till en konstruktiv lösning som medför att kostnaderna täcks samtidigt som branschen inte riskerar negativa ekonomiska konsekvenser vilka skulle riskera tillgänglighet till nödvändiga samhällsfunktioner som följd.

Med vänlig hälsning

***Svenska Taxiförbundet***



***Bawer Coskun***  
***VD/Förbundsdirektör***