

## Motion till riksdagen 2010/11:T3

av Björn von Sydow (S)  
med anledning av prop. 2010/11:30

# Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att museijärnvägar som på ideell basis bedriver trafik på egna spår helt ska undantas från Transportstyrelsens avgifter för ärendehandläggning.

## Motivering

I sitt yttrande över Transportstyrelsens förslag till avgifter för järnväg angav Museibanornas Riksorganisation (MRO) i augusti 2010:

En av Transportstyrelsens huvuduppgifter är att minska risken vid järnvägstrafik. För att genomföra denna uppgift vidtar man ett antal riskminskande åtgärder av administrativ natur. En riskminskande åtgärd bör emellertid normalt endast genomföras om vinsten, i form av riskminskning, är större än kostnaden för åtgärden. En sådan kostnads–nyttokalkyl är svår att genomföra för en så begränsad verksamhet som en museijärnväg. För att bedöma åtgärdernas rimlighet i ekonomiskt avseende kan den totala risken för verksamheten vara en utgångspunkt. Inte heller denna kan skattas utifrån museijärnvägarnas begränsade verksamhet. Om man utgår från att museijärnvägarnas trafik i allt väsentligt motsvarar en liten privatbana med låg hastighet någon gång mellan 1910 och 1950 kan man anta att museijärnvägarna högst bör ha samma risk som dessa varför man kan använda sig av dessa banors olycksstatistik. Vi finner då att med konventionella värderingar av så kallade humanvärden är de svenska museijärnvägarnas sammanlagda risk av storleksordning högst 50 kkr per år. Om man kräver att riskminskande åtgärder skall ”betala sig” blir uppenbarligen det ekonomiska utrymmet för riskminskande åtgärder alltså mycket blygsamt.

Under valrörelsen kom förslag från Transportstyrelsen till avgifter som kunde förstås som varande långt högre än som rimligtvis kan bäras av museijärnvägar. Dessa förslag från Transportstyrelsen blev föremål för kraftig kritik från

## Fel! Okänt namn på

dåvarande infrastrukturministern, den socialdemokratiska oppositionen och andra ledamöter i riksdagen. Man ville inte att museijärnvägarna skulle drabbas av så höga avgifter att deras kulturella verksamhet riskeras.

I regeringens proposition 2010/11:30, som syftar till att ge de legala grundvalarna för avgiftssättning av tillsynen av transportslagen, refereras Transportstyrelsens överväganden efter den nyss nämnda debatten. Transportstyrelsen har i hög grad reviderat sina tilltänkta förslag. Jag vet att MRO och Transportstyrelsen haft överläggningar kring ett eventuellt reducerat förslag till avgifter. Den uttalade målsättningen, att kostnaden för ärendehandläggningen inte skulle överstiga 1 promille av intäkterna var dock fortfarande långt ifrån uppfyllt. I propositionen refereras också Transportstyrelsens senare hållning:

### Järnväg.

Förslaget påverkar på ett eller annat sätt ungefär 500 verksamhetsutövare inom järnvägsområdet. En avgiftsbeläggning enligt det nyligen från Transportstyrelsen remitterade förslaget för 2011 och preliminära förslagen därutöver för 2012 och 2013, kommer att medföra ökade kostnader för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stat, kommun, ideella föreningar och tillverkningsindustri. Även andra aktörer berörs, exempelvis företag som hyr ut vagnar. Förslaget innebär för 2011 avgiftsbeläggning av registerhållning och prövning av ansökningar om godkännande av delsystem för järnväg, tunnelbana och spårväg. Därutöver bedöms förslaget innebära att tillstånds- och behörighetsprövning, säkerhets- och marknadstillsyn, dispenshantering och prövningar för övriga godkännanden avgiftsbeläggs delvis under 2012 och fullt ut från och med 2013. Transportstyrelsen gör bedömningen att för de största och de flesta aktörerna kommer den ökade kostnaden att understiga 1 promille av omsättningen ett normalår. För ett flertal mindre aktörer bedöms dock kostnaden för avgifterna att utgöra en högre andel av omsättningen. Transportstyrelsen avser därför att särskilt beakta konsekvenserna för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och ideella föreningar vars verksamhet är av liten omfattning med obetydliga risker. Vidare gör Transportstyrelsen bedömningen att ett successivt införande av avgifter på järnvägsområdet under tre år i kombination med särskild hänsyn till vissa verksamhetsutövare, möjliggör åtgärder i branschen som begränsar negativ påverkan på konkurrensförhållandena i Sverige.

Jag tycker att Transportstyrelsens hållning till de ideella järnvägarna (med egna spår) är bra.

Men jag saknar ett "kvitto" i propositionen från regeringen på att den inriktning som Transportstyrelsen anger också har statsmakternas, riksdagens och regeringens, uttalade stöd. Detta så mycket mer som företrädare för flera politiska partier under augusti 2010 uttalade sig i denna riktning.

Jag konstaterar att om avgifterna för handläggning av ärenden knutna till museijärnvägsverksamheten skulle uppgå till 1 promille (eller även 1 %) av trafikintäkterna blir beloppen så små (för "genomsnittsföreningen" några få hundra respektive tusen kronor) att det knappast är meningsfullt att hantera dem. Det enda rimliga är därför att museijärnvägarna undantas från kravet på avgifter vid Transportstyrelsens ärendehandläggning.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 2 november 2010

*Björn von Sydow (S)*