

Förändringar i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter

Innehåll

FÖRÄNDRINGAR I TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTSFÖRESKRIFTER	1
1 GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSEN	4
2 JÄMFÖRELSE MED AVGIFTER I ANDRA LÄNDER	5
3 FÖRSLAG PÅ AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR INOM JÄRNVÄG	6
3.1 Säkerhetstillsyn, inklusive farligt gods	6
3.1.1 Järnvägsföretag	6
3.2 Marknadstillsyn	8
3.2.1 Infrastrukturförvaltare	8
3.3 Lagen om behörighet för lokförare	9
3.3.1 Tillsyn av utbildningsanordnare och examinatore	9
3.3.2 Tillsyn av läkare och psykologer med särskilt tillstånd	11
3.4 Tillståndsprovningar och andra provningar	12
3.4.1 Ansökan om licens och säkerhetsintyg del A och del B eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd från den som har särskilt tillstånd	12
3.5 Godkännande av fordon, delsystem och spåranläggningar	14
3.6 Registerhållning	16
3.6.1 Registerhållningsavgift – järnvägsfordon	16
3.6.2 Registerhållningsavgift – lokförarbevis	17
4 FÖRSLAG PÅ AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR INOM LUFTFART	19
4.1 Luftfartygsregistret och inskrivningsregistret m.m.	19
4.2 Övervakning av luftvärdighet	21
4.2.1 Import av luftfartyg, miljövärdighetsbevis och tillfälligt flygtillstånd för utlandsregistrerat luftfartyg	21
4.3 Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd	23
4.3.1 Certifierad underhållspersonal, ballong- och fallskärmtekniker samt segelflygkontrollanter	23
4.4 Flygoperativ verksamhet	25
4.4.1 Flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med endast flygplan, med både flygplan och helikopter samt bruksflyg	25
4.4.2 Flygoperativa tillstånd enligt kommissionens förordning (EU) 965/2012 om flygdrift, Del SpA	28
4.5 Luftfartsskydd	30
4.5.1 Tillsyn inom luftfartsskydd – flygoperatörer och säkerhetsgodkända leverantörer	30
5 FÖRSLAG PÅ AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR INOM SJÖFART	32
5.1 Varv och andra företag	32
5.1.1 Tillverkare av fritidsbåtar och vattenskotrar	32

5.1.2	Marknadskontroll	33
5.2	Fartyg	35
5.2.1	Tillsyn av fartyg	35
5.2.2	Transport av farligt gods	37
5.2.3	Tillsyn enligt AFS-förordningen	38
5.2.4	Registerhållning	39
6	FÖRSLAG PÅ AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR INOM VÄGTRAFIK.....	41
6.1	Vägtrafik	41
6.1.1	Tillståndsprovning och tillsyn avseende vägtunnlar	41
6.2	Yrkestrafik	42
6.2.1	Redovisningscentraler för taxitrafik	42
6.3	Körkort	44
6.3.1	Förlängning av högre behörighet	44

1 Gemensamma principer för Transportstyrelsen

Grundläggande regler för Transportstyrelsens avgiftsberäkningar ges bland annat i avgiftsförordningen (1992:191), Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och Transportstyrelsens instruktion.

De verksamheter inom Transportstyrelsen som i huvudsak finansieras av avgifter är

- tillståndsprövning
- tillsyn
- registerhållning.

Enligt avgiftsförordningen ska avgifter beräknas så att full kostnadstäckning uppnås, vilket innebär att avgifterna ska beräknas så att den långsiktiga självkostnaden täcks. Förutom direkta kostnaderna för verksamheten ska avgifterna även täcka en del av indirekta kostnader, såsom kostnader för lokaler och kontorsarbetsplatser. De indirekta kostnaderna utgörs också av stödfunktioner som personal-, kommunikations- och ekonomienheter, arkiv- och diariefunktioner samt lednings- och administrationskostnader som krävs för vår verksamhet.

I vissa fall är det av olika skäl inte möjligt att ta ut en avgift så att full kostnadstäckning uppnås. För att då kunna frångå principen om självkostnadstäckning krävs ett särskilt regeringsbeslut.

Grundläggande för samtliga avgifter är att en motprestation ska kunna identifieras i anslutning till den aktuella avgiften. Avgiftssättningen bör vara så tydlig som möjligt för att bidra till en ökad transparens över vilka kostnader som ingår i myndighetens avgifter. I vissa fall kan det röra sig om en *kollektiv motprestation*. Det innebär att varje enskild individ eller företag som betalar en avgift inte kommer att få en direkt motprestation, exempelvis i form av en utförd tillsyn. Däremot tillfaller motprestationen hela det aktuella kollektivet som har nytta av den utförda tjänsten, exempelvis i form av en höjd säkerhetsnivå eller genom att främja konkurrensneutralitet inom ett område.

Vi på Transportstyrelsen har tagit fram en avgiftsföreskrift där samtliga avgifter inom alla fyra trafikslag regleras. På grund av EU-regler har en del justeringar av vissa begrepp och benämningar skett.

Vi presenterar förslaget till förändringarna här.

2 Jämförelse med avgifter i andra länder

Eftersom luftfarts- och sjöfartområdena är internationella verksamheter, kan det vara av intresse med en kort internationell jämförelse. Det är viktigt att ha en bild av hur avgifterna ser ut i omvärlden för att kunna analysera de konsekvenser som det nya avgiftsförslaget kan ge. Det är dock svårt att jämföra avgifterna mellan länder, eftersom det är oklart vad som faktiskt ingår i avgifterna. Avgiftssystemen kan också vara byggda utifrån olika principer, exempelvis storleksindelningar eller att man tar hänsyn till tillståndshavarens betalningsförmåga.

Några olikheter:

- I de svenska årsavgifterna för tillsyn inom sjöfartsområdet ingår till exempel inrikes restid och reskostnader, medan detta inte inkluderas i flera av de andra ländernas avgifter. Inte heller där löpande debitering med timtaxa tillämpas debiteras inrikes restid.
- Transportstyrelsen tar även ut samma taxa oberoende när på dygnet förrättningen sker, medan det i vissa länder är avsevärt dyrare utom kontorstid.

Vi har jämfört avgifterna ur ett brukarperspektiv gentemot ett urval av några länder som Norge, Finland och Storbritannien. Eftersom avgifterna har varit svåra att jämföra med länder som Danmark, Lettland och Estland, har dessa i vissa fall lämnats utanför vår jämförelse.

3 Förslag på avgiftsförändringar inom järnväg

3.1 Säkerhetstillsyn, inklusive farligt gods

3.1.1 Järnvägsföretag

Beskrivning av området

För att bedriva järnvägstrafik på den svenska järnvägsinfrastrukturen krävs tillstånd enligt järnvägslagen (2004:519). De olika tillståndformer som Transportstyrelsen kan bevilja är

- licens
- säkerhetsintyg del A och del B
- nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Före 1 juli 2015 kunde vi även bevilja tillståndformen "särskilt tillstånd".

Enligt järnvägslagen (2004:519) bedriver Transportstyrelsen tillsyn över efterlevnaden av järnvägslagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen.

För säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som beviljats **säkerhetsintyg del B** tar vi i dagsläget ut en årlig avgift som baseras på verksamhetens typ (järnvägstrafik på *sidospår* eller järnvägstrafik på *huvudspår*) och järnvägsföretagets omsättning (fem kategorier).

Järnvägsföretag med **särskilt tillstånd** beviljat före den 1 juli 2015 får fortsätta att bedriva verksamhet med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018. För säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som beviljats särskilt tillstånd tar vi i dagsläget ut en årlig avgift som bygger på om företaget

- utför enbart växling på huvudspår och/eller järnvägstrafik endast på sidospår, eller
- utför annan järnvägstrafik på huvudspår än enbart växling.

För säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som beviljats **nationellt trafiksäkerhetstillstånd** tar vi i dagsläget ut en årlig avgift som bygger på om företaget utför

- persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur eller

- godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Vi bedriver även tillsyn av transporter av **farligt gods**. Det krävs inget ytterligare tillstånd för att bedriva dessa transporter utöver de tillstånd som krävs enligt järnvägslagen (2004:519) för att bedriva järnvägstrafik. Ett företag med något utav de tillstånd som krävs för att bedriva järnvägstrafik meddelar till Transportstyrelsen om de även bedriver transporter av farligt gods.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Den nuvarande avgiftsmodellen för tillsyn av järnvägsföretag med **säkerhetsintyg del B** bygger på att de som bedriver järnvägstrafik på *huvudspår* kategoriseras utifrån den omsättning järnvägsföretaget har för sin järnvägsföretagsdel.

Transportstyrelsen föreslår nu att den nuvarande avgiftsmodellen för tillsyn ändras och återgår till den kategorisering som gällde före 2016, det vill säga utifrån antalet anställda som arbetar inom järnvägssektorn eller är inbegripna i järnvägstrafik och tillhörande verksamhet, inklusive entreprenörer.

Kategorierna i förslaget fördelar sig på fem kategorier varav tre motsvarar anvisningarna i bilaga III till kommissionens förordning (EG) nr 653/2007, om användningen av ett gemensamt europeiskt format för säkerhetsintyg och ansökningsdokument. Dessa tre kategorier benämns mikroföretag, småföretag och medelstort företag. För att särskilja de största järnvägsföretagen har den kategori i förordningen som omfattar företag med 250 eller fler anställda - och där benämns storföretag - i den svenska modellen delats in i ytterligare två kategorier, storföretag (250–749 anställda) och makroföretag (750 anställda eller fler). Indelningen föreslås då det inte bedöms motiverat med avseende på myndighetens kostnadstäckning att företagen med 250-749 anställda ska betala samma avgift som företag som kan ha betydligt fler anställda.

För att uppnå fullkostnadstäckning föreslår vi även en höjning av avgifterna ovan, inklusive avgiften för dem som bedriver järnvägstrafik på sidospår, med cirka 30 procent.

Vi föreslår också en höjning av avgifterna för säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som har beviljats **särskilt tillstånd** och **nationellt trafiksäkerhetstillstånd** med cirka 30 procent. Detta oavsett vilken typ av trafik tillsynsobjektet bedriver.

Vi föreslår även en höjning av samtliga avgifter för tillsyn av **transporter av farligt gods** hos järnvägsföretag som beviljats säkerhetsintyg del B, särskilt tillstånd eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd, med cirka 30 procent.

Underlag för avgiften

I årsavgiften för tillsyn ingår planering, genomförande och efterarbete. Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system som används i tillsynsverksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Eftersom vi har fått i uppdrag att se över hur vi bedriver tillsyn har det resulterat i att våra tillsynsaktiviteter mot bland annat järnvägsföretag kommer att öka. Dessutom uppvisar verksamheten sedan flera år ett underskott. Av dessa två skäl föreslår vi en höjning av avgifterna med cirka 30 procent.

Konsekvenser av förändringen

En del järnvägsföretag omfattas av flera avgiftshöjningar, vilket gör att den totala kostnadsökningen kan anses vara hög. Många av de järnvägsföretag som betalar avgifter för säkerhetsintyg betalar även andra avgifter, bland annat registerhållningsavgiften för järnvägsfordon som också höjs. De största aktörerna får den största avgiftshöjningen.

I förhållande till järnvägsföretagens omsättning utgör avgiftshöjningen en mycket liten procentuell andel. Därför gör vi bedömningen att konsekvenserna av dessa höjningar är marginella för en stor del av kollektivet.

3.2 Marknadstillsyn

3.2.1 Infrastrukturförvaltare

Beskrivning av området

Marknadstillsyn inom järnvägsområdet innebär att Transportstyrelsen kontrollerar om de tillsynsobjekt som omfattas av bestämmelserna i kapitel 6 och 7 i järnvägslagen (2004:519) uppfyller lagkraven och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen vad gäller kapacitetstilldelning, avgifter

och tjänster inom järnvägsområdet. Tillsynen är riskbaserad, vilket innebär att vi inriktar våra tillsyner i första hand mot tillsynsobjekt och företeelser som har stor påverkan på marknadens funktionssätt.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I samband med att direktiv 2012/34 om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde infördes i järnvägslagen i juli 2015 tillkom ett antal tillsynsuppgifter för Transportstyrelsen. I lagen föreskrivs nu att infrastrukturförvaltare ska anta en verksamhetsplan (gäller infrastrukturförvaltare som finansieras via allmänna medel)¹, upprätta anläggningsregister och samarbeta kring avgiftsmodeller. Vi behöver därför justera avgiftsnivån för att hantera de tillkommande uppgifterna och föreslår en höjning från 2 253 000 kronor till 4 500 000 kronor. Det är i praktiken Trafikverkets verksamhet som omfattas av avgiftshöjningen.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system som används i tillsynsverksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

De tillkommande lagkraven kräver ökade insatser och innebär ett ökat antal timmar för vår tillsyn mot Trafikverket.

Konsekvenser av förändringen

Den största aktören av kollektivet, Trafikverket, är den aktör som får en högre avgift. Vi bedömer att konsekvenserna för Trafikverket är ytterst marginella, eftersom avgiftshöjningen endast utgör 0,0015 procent av anslagsmedlen för banhållning.

3.3 Lagen om behörighet för lokförare

3.3.1 Tillsyn av utbildningsanordnare och examinatorer

¹ Kravet på verksamhetsplan har funnits innan direktiv 2012/34 men var tidigare inte infört i svensk rätt.

Beskrivning av området

Från den 1 juli 2011 krävs tillstånd för att bedriva utbildning och vara examinator vid prov för lokförare som kör järnvägsfordon på huvudspår, enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare. Transportstyrelsen bedriver tillsyn av dessa utbildningsanordnare och examinatorer.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi att avgiften för tillsyn av både utbildningsanordnare och examinatorer höjs från 20 100 kronor till 40 000 kronor.

Underlag för avgiften

Frekvensen för tillsyn baseras dels på riskbedömning, dels på tillståndens giltighetstid, eftersom tillsyn görs inför en förnyelse. Antalet tillsyner under den femårsperiod som tillståndet är giltigt kan därför komma att variera mellan företagen, men kollektivet bör gynnas gemensamt av att kraven på utbildningsanordnare och examinatorer uppfylls. I årsavgiften för tillsyn ingår planering, genomförande och efterarbete. Om vi bedömer att företaget efter genomförd tillsyn uppfyller kraven för att inneha tillstånd, erbjuder företaget att förlänga tillståndets giltighet med ytterligare fem år. All hantering i samband med förnyelse av tillståndet ingår också i den årliga tillsynsavgiften. I samband med tillsyner registreras den genomförda aktiviteten, för att ge transparens, spårbarhet och underlag för kommande tillsyner.

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system som används i tillsynsverksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Verksamheten uppvisar sedan flera år underskott, eftersom tidigare avgifter inte har täckt kostnaderna. Vi föreslår en höjning av avgiften för att komma tillrätta med underskottet.

Konsekvenser av förändringen

Det kollektiv som påverkas av höjd årsavgift för tillsyn är 33 utbildningsanordnare med tillstånd och 31 examinatorer. Kollektivet består av järnvägsföretag med intern förarutbildning, renodlade utbildningsföretag som bedriver utbildning inom ramen för yrkeshögskolan, enmansföretag eller mindre utbildnings- och konsultföretag samt Trafikverket. Storleken på

berörda utbildningsanordnare och examinatorer varierar från enmansföretag till de största företagen i branschen.

De flesta utbildningsanordnare och examinatorer är järnvägsföretag som förutom dessa årliga tillsynsavgifter även omfattas av andra avgifter från Transportstyrelsen, såsom årsavgift för säkerhetstillsyn och registerhållningsavgift för järnvägsfordon. I och med att vi föreslår höjningar även för dessa avgifter, påverkas den totala avgiftshöjningen för de järnvägsföretag som också är utbildningsanordnare och examinatorer.

Kollektivet som ska bära Transportstyrelsens kostnader för utbildningsanordnare och examinatorer är litet, vilket gör att avgiften per aktör blir förhållandevis stor. Den höjning som föreslås för att täcka Transportstyrelsens kostnader innebär att avgiften nästan dubblas, vilket framförallt blir kännbart för de mindre aktörerna.

Vi ser att det finns risk för att vissa företag väljer att inte ha kvar sina tillstånd som utbildningsanordnare och examinatorer med anledning av avgiftshöjningarna. Vi utreder möjligheten att järnvägsföretag som enbart utbildar sin egen personal skulle kunna göra detta inom ramen för sitt säkerhetsintyg utan att separata tillstånd som utbildningsanordnare och examinator krävs. Utredningen pågår men bedömningen är att den inte blir klar till 2017.

3.3.2 Tillsyn av läkare och psykologer med särskilt tillstånd

Beskrivning av området

Tillsynsavgiften för läkare och psykologer med särskilt tillstånd enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare är 4 000 kronor för läkare och 5 000 kronor för psykologer. Beloppet kan omprövas på grund av förändringar under året beräknat per kvartal. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter 2 kap 5§ sker ingen fakturering eller återbetalning om skillnaden mellan den nya och den tidigare avgiften är lägre än 5 000 kronor. Detta innebär att läkare och psykologer vars särskilda tillstånd återkallas (på egen begäran eller av annan anledning) under året måste betala hela tillsynsavgiften, eftersom skillnaden aldrig blir 5 000 kr eller mer.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslås att omprövning kan ske om skillnaden mellan den nya och tidigare avgiften är 1 000 kronor eller högre och beräkningen baseras på månader istället för kvartal.

3.4 Tillståndsprövningar och andra prövningar

3.4.1 Ansökan om licens och säkerhetsintyg del A och del B eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd från den som har särskilt tillstånd

Beskrivning av området

Den 1 juli 2015 upphörde möjligheten att beviljas särskilt tillstånd för järnvägsföretag. Järnvägsföretag med sådant tillstånd får dock fortsätta att bedriva verksamheten till och med utgången av 2018. Därefter måste de som vill fortsätta med sin verksamhet ha tillstånd antingen i form av nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller i form av licens och säkerhetsintyg del A och säkerhetsintyg del B. Vilken typ av tillstånd de berörda företagen kommer att kunna få beror på vilken verksamhet de bedriver. För att få något av dessa tillstånd krävs en ansökan till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För de företag som idag har särskilt tillstånd och som före utgången av 2018 kommer att behöva söka om antingen nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller licens och säkerhetsintyg del A och del B föreslår Transportstyrelsen en särskild avgift. För den som ansöker om nationellt trafiksäkerhetstillstånd föreslås en ansökningsavgift på 5 600 kronor och för den som ansöker om licens och säkerhetsintyg del A och del B föreslås en total ansökningsavgift på 14 000 kronor.

De ordinarie prövningsavgifterna är

- 181 000 kronor eller 121 000 kronor för nationellt trafiksäkerhetstillstånd (beroende på verksamhets art)
- 31 000 kronor för licens,
- 55 000 kronor för säkerhetsintyg del A och
- 96 000 kronor för säkerhetsintyg del B.

Underlag för avgiften

Förändringen då tillståndsformen särskilt tillstånd upphör och istället måste ersättas av andra tillståndsformer för de företag som vill fortsätta bedriva sin verksamhet berör 64 järnvägsföretag.

Prövning av ansökan om nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Transportstyrelsen gör bedömningen att de företag som idag har särskilt tillstånd uppfyller säkerhetsnivån för nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Någon ytterligare prövning av säkerhetsnivån i samband med ansökan om nationellt trafiksäkerhetstillstånd kommer därför inte att göras. Detta eftersom kraven för denna tillståndsform är något enklare och i vissa fall mindre omfattande än kraven för särskilt tillstånd. Avgiften för prövning av ansökan om nationellt trafiksäkerhetstillstånd avser därför den administrativa hantering Transportstyrelsen kommer att ha för att hantera ansökan, fatta och registrera beslut om tillstånd samt registrering av företagets tillstånd i Transportstyrelsens IT-system.

Prövning av ansökan om licens och säkerhetsintyg del A och del B

Transportstyrelsen kommer genom tillsyn kontrollera att de företag som idag har särskilt tillstånd och som kan komma att ansöka om licens och säkerhetsintyg del A och del B uppfyller kraven för licens och att säkerhetsstyrningssystemet uppfyller gällande krav och därmed rätt säkerhetsnivå för den nya tillståndsformen. I och med att denna kontroll görs i form av tillsyn och innan företaget ansöker om tillstånd så ligger denna hantering utanför prövningsavgiften.

Avgiften för prövning av ansökan om licens och säkerhetsintyg del A och del B avser den administrativa hanteringen Transportstyrelsen kommer att ha för att hantera ansökan, fatta och registrera beslut om tillstånd samt registrering av företagets tillstånd i Transportstyrelsens IT-system. Tillståndsformen innebär tre separata beslut, vilket medför att den administrativa hanteringen blir mer omfattande och tidskrävande än för nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Tillstånden ska även notifieras, registreras och skickas in till ERADIS (Europeiska Järnvägsbyråns dataregister över giltiga licenser och säkerhetsintyg).

Konsekvenser av förändringen

De berörda företagen kommer att belastas med en ansökningsavgift för de nya tillstånd de behöver för att kunna fortsätta bedriva sin verksamhet efter

2018. Transportstyrelsens förslag till avgifter för de företag som idag har särskilt tillstånd innebär dock att dessa företag får betala en betydligt lägre ansökningsavgift för de nya tillståndsformer de ansöker om än de nu gällande ordinarie prövningsavgifterna. Eftersom den prövning som görs av ansökningarna från företag som idag har särskilt tillstånd inte är lika omfattande som i ordinarie ansökningsförfarande anser Transportstyrelsen att det inte är skäligt att de företag som berörs ska betala samma prövningsavgift som de företag där Transportstyrelsen genomför en fullständig granskning.

Vilken tillståndsform företagen kommer att få påverkar i sin tur den årliga tillsynsavgiften, i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet.

Museiorganisationer (så som de definieras i 3 kap. 1 § i föreskrifterna) är befriade från prövningsavgift vid ansökan om tillstånd samt från tillsynsavgift, och de är således även befriade från de nu föreslagna avgifterna.

3.5 Godkännande av fordon, delsystem och spåranläggningar

Beskrivning av området

Transportstyrelsen ska godkänna nya och ombyggda delsystem och fordon inom järnväg innan de får tas i bruk, enligt 2 kap. 13–13a §§ järnvägslagen (2004:519). För att bli godkända ska delsystem och fordon uppfylla föreskrivna krav på säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. De ska också uppfylla krav som finns i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som fastställs av EU-kommissionen.

För tunnelbana och spårväg gäller att vi enligt 17–18 §§ lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, ska godkänna nya och väsentligt ombyggda spåranläggningar och fordon innan de används för trafik. För att bli godkända ska spåranläggningar och fordon vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För ärendehandläggning vid ansökan om godkännande och ansökan om undantag från tekniska specifikationer debiteras sökanden en löpande avgift.

Avgiften har varit 1 400 kronor per timme sedan vi införde avgifter för järnväg 2011. Förutom den löpande avgiften tillkommer en avgift på 2 800 kronor för varje beslut om godkännande.

För 2017 föreslår vi att den löpande avgiften höjs till 1 600 kronor per timme. Museiorganisationer har reducerade avgifter och påverkas inte av avgiftsförändringen.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system som används i godkännandeverksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Godkännandeverksamheten har sedan flera år uppvisat underskott, eftersom avgifterna inte täcker kostnaderna. För att komma till rätta med det föreslår vi en avgiftshöjning.

Konsekvenser av förändringen

Avgiftshöjningen innebär en kostnadsökning för alla som söker godkännande. Många godkännandearenden är okomplicerade och tar färre än 10 timmar att handlägga. För sådana ärenden blir kostnadsökningen i kronor inte hög. Det finns också exempel på komplexa ärenden som kräver flera hundra timmars handläggning, men handläggningen är då i regel utspridd över en flera år lång period, vilket medför att kostnadsökningen per år även då är begränsad.

De ärenden som tar lång tid gäller komplexa tekniska system med mycket nyutveckling, som lok- eller signalsystem. De ärenden som kräver längst handläggningstid har ofta större aktörer som sökande. Vi bedömer att kostnaden för godkännande i ett spårprojekt oftast är en mycket liten del av totalkostnaden för en infrastruktur eller ett fordon.

3.6 Registerhållning

3.6.1 Registerhållningsavgift – järnvägsfordon

Beskrivning av området

Varje medlemsstat inom EU ska föra ett nationellt register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Registerskyldigheten följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och är genomförd i svensk lagstiftning genom järnvägslagen (2004:519). Registret över järnvägsfordon ingår i den verksamhet som ska finansieras med avgifter och alla som är innehavare till ett godkänt järnvägsfordon ska betala registerhållningsavgiften.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi att registerhållningsavgiften för järnvägsfordon höjs från 155 kronor till 300 kronor per fordon.

Underlag för avgiften

Registerhållningsavgiften är lika stor för varje järnvägsfordon och faktureras i början av verksamhetsåret för de fordon som fanns i registret vid slutet av föregående år. I registret finns strax över 15 000 fordon, som registerhållningsavgift ska betalas för. I registret finns också ungefär 2 500 avställda fordon och 1 350 museifordon som är avgiftsbefriade. Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system som utgör registret samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Verksamheten uppvisar sedan flera år underskott, eftersom avgifterna inte täcker kostnaderna. För att komma till rätta med det föreslår vi en avgiftshöjning.

Konsekvenser av förändringen

Enligt det underlag som vi har tagit fram finns det 14 fordonsinnehavare som föreslås få en avgiftshöjning som överstiger 25 000 kronor. Av dessa 14 finns det 5 fordonsinnehavare för vilka avgiftshöjningen överstiger 100 000 kronor.

För de företag där höjningen är beloppsmässigt högst föreslår vi även avgiftshöjningar inom andra områden, såsom säkerhetstillsyn och tillsyn av utbildningsanordnare och examinatorer. Trots detta utgör den totala avgiftshöjningen små – och i de flesta fall mycket små – andelar av de berörda företagens omsättning.

3.6.2 Registerhållningsavgift – lokförarbevis

Beskrivning av området

Enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare ska en förare som kör järnvägsfordon i huvudspår ha ett lokförarbevis, som är giltigt i 10 år. Ett av kraven för att förarbeviset ska fortsätta att vara giltigt är att lokförarens hälsa kontrolleras regelbundet (varje eller vart tredje år) av läkare med särskilt tillstånd från Transportstyrelsen. I lagen finns krav på att ett register ska föras över alla förarbevis som vi utfärdar. Registret ska förvaltas och hållas uppdaterat med bland annat aktuellt datum för förarnas regelbundna hälsokontroller som krävs för att ett förarbevis ska förbli giltigt.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Registerhållningsavgiften belastar lokförarkollektivet, som i dag består av cirka 5 500 lokförare. I dag täcker inte avgifterna de kostnader som verksamheten har och därför visar den ett underskott.

Ett alternativ för att täcka kostnaderna skulle vara att höja ansökningsavgiften för lokförarbevis som i dag är 1 700 kronor. Om ansökningsavgiften med det kollektiv som de nya förarna utgör ska bära kostnaderna, blir avgiften orimligt hög. Vi föreslår därför att den årliga registerhållningsavgiften höjs från 300 kronor till 500 kronor, vilket är ett steg närmare att nå balans.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system som utgör registret samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Kostnaderna för registerhållning består av kostnader för systemet, som är särskilt anpassat utifrån de krav som ställs på register. Förutom detta har vi även kostnader för uppdatering av innehåll som exempelvis datum för

hälsokontroller, personuppgifter och utredningsarbete kopplat till förarbevisets giltighet. Det arbete vi utför som är kopplat till registerhållningsavgiften är bland annat följande:

- löpande registrering av regelbundna hälsokontroller som genomförs årligen eller vart tredje år
- utredning av förare som inte uppfyller hälsokraven
- utredning när läkarutlåtande inte skickas in till Transportstyrelsen
- handläggning vid återkallande av förarbevis
- handläggning efter anmälan om förlorat förarbevis, samt utfärdande av kopia.

Konsekvenser av förändringen

Avgiften belastar enskilda förare som har ett lokförarbevis. Förslaget om en höjd registerhållningsavgift innebär att den totala kostnaden för ett lokförarbevis kommer att öka. Trots höjningen bedömer vi att den nya avgiften är på en nivå som kan bäras av en yrkesverksam förare.

En förare som ansöker om lokförarbevis kommer inte att belastas med registerhållningsavgiften under det år som ansökan kommer in.

4 Förslag på avgiftsförändringar inom luftfart

4.1 Luftfartygsregistret och inskrivningsregistret m.m.

Beskrivning av området

Transportstyrelsen ansvarar för två register för luftfartyg:

- det offentlighetsrättsliga luftfartygsregistret
- det privaträttsliga inskrivningsregistret.

I luftfartygsregistret finns cirka 3 100 luftfartyg registrerade. Av dessa utgör cirka 80 procent luftfartyg under 1 500 kg maximal startmassa. Avgiften tas ut för varje luftfartyg som är registrerat i luftfartygsregistret.

I inskrivningsregistret finns cirka 800 luftfartyg inskrivna. Inskrivning i inskrivningsregistret ger sakrättsligt skydd för rättigheter som förvärv, nyttjanderätt och inteckningar. För att en rättighet i ett luftfartyg ska kunna bli inskriven, krävs att luftfartyget först är registrerat i luftfartygsregistret.

Från och med den 1 april 2016 gäller den så kallade Kapstadskonventionen och det tillhörande luftfartsprotokollet som lag i Sverige. Syftet är att tillhandahålla enhetliga regler vid finansiering av luftfartsobjekt för att öka förutsägbarheten för finansierarna, något som i sin tur gynnar operatörerna som kan få bättre finansieringsvillkor. Genom konventionen och protokollet har det inrättats ett internationellt register, där internationella säkerheter kan registreras och ge information till tredje man om befintliga säkerheter i egendomen. Detta är ett alternativ till inskrivning av rättigheter i det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg. I enlighet med konventionen kan en oåterkallelig fullmakt, en så kallad IDERA (Irrevocable De-Registration and Export Request Authorisation), registreras hos Transportstyrelsen av ägaren. Det innebär att det är finansieraren ensam som har rätt att låta avregistrera ett visst luftfartyg.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Avgiften för **luftfartygsregistret** har varit stabil under ett antal år (2012-2015), med undantag för en liten höjning med 40 kronor år 2014. För att uppnå full kostnadstäckning höjdes avgiften 2016 och vi föreslår ytterligare höjning till 2017, från 400 kronor till 500 kronor.

Däremot föreslår vi att avgifter för

- dubblett av nationalitets- och registreringsbevis
- registerutdrag ur inskrivningsregistret
- intyg om att ett visst luftfartyg inte finns upptaget i inskrivningsregistret sänks från 2 500 kronor till 1 400 kronor.

I och med de nya reglerna som träder ikraft 2016 införs en ny avgift på 1 400 kronor för registrering av den oåterkalleliga fullmakten (**IDERA**) enligt Kapstadskonventionen.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system samt indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Registerhållningen sker i olika datorbaserade system, som är särskilt anpassade utifrån de krav och behov som finns beroende på vad registreringen gäller. Kostnaderna för registerhållningen består av kostnader för systemet i sig, den tekniska driften, förvaltningen av systemet och upprätthållandet av it-säkerhetskraven. Förutom detta har vi även kostnader för uppdatering av innehåll som adressuppgifter, uppgifter om luftfartyg m.m.

Avgiften ska även täcka kostnader som uppkommer i samband med hantering av registret samt kostnader för att lämna ut vissa uppgifter ur luftfartygsregistret eller inskrivningsregistret.

Konsekvenser av förändringen

De som i första hand belastas med högre kostnader är de brukare som har många luftfartyg.

Eftersom vi föreslår sänkning av årsavgifterna för flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med flygplan (AOC), se avsnitt 4.4.1 och årsavgifter för tillsyn av flygföretag inom luftfartsskydd, se avsnitt 4.5.1, bedömer vi att höjningen av registerhållningsavgiften inte får negativa konsekvenser för dessa brukare.

Den procentuella höjningen av registerhållningsavgiften kan anses vara hög men beloppsmässigt är höjningen inte stor. Även om varje förändring påverkar, gör vi bedömningen att denna förändring inte kommer att få några nämnvärda konsekvenser för vare sig företag eller privatpersoner.

Vi bedömer att införandet av den nya avgiften för registrering av oåterkallelig fullmakt (IDERA) uppvägs av fördelarna det ger med det nya alternativet, eftersom det huvudsakliga syftet med Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är att tillhandahålla klara och enhetliga regler vid finansiering av luftfartsobjekt. På så sätt ökar förutsägbarheten för finansiärerna, vilket i sin tur gynnar operatörerna som kan få bättre finansieringsvillkor.

I dag utgår en stämpelskatt (1 procent) vid uttag av inteckningar i luftfartyg. Om ägare och finansiärer väljer att använda sig av det alternativ som konventionen och protokollet ger, medför det att de inte behöver betala stämpelskatt, i det fall säkerhet i form av inteckningar inte tas ut i Sverige. Det är rimligt att anta att antalet inteckningar i luftfartyg som är tillräckligt stora för att omfattas av luftfartsprotokollet kommer att minska kraftigt.

Det är svårt att jämföra avgifter för olika åtgärder vid luftfartygs- och inskrivningsregistren mellan olika länder, eftersom det inte är klart vad som ingår i avgifterna i de olika länderna. Transportstyrelsen har tidigare pekat på att Sverige i jämförelse med andra länder är mindre attraktivt som registreringsland, bland annat beroende på den höga stämpelskatten (1 procent av det intecknade beloppet). Den nya möjligheten att kunna välja att använda sig av det alternativ som Kapstadskonventionen och protokollet ger gör att stämpelskatt inte behöver betalas.

4.2 Övervakning av luftvärdighet

4.2.1 Import av luftfartyg, miljövärdighetsbevis och tillfälligt flygtillstånd för utlandsregistrerat luftfartyg

Beskrivning av området

Enligt luftfartslagen (2010:500) ska luftfartyg vara luftvärdiga och miljövärdiga när de används. Ett luftfartyg anses miljövärdigt och luftvärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utrustat och underhållet enligt gällande bestämmelser. När ett luftfartyg har visat sig vara miljövärdigt och luftvärdigt utfärdar Transportstyrelsen ett miljövärdighetsbevis respektive luftvärdighetsbevis.

För att importera ett luftfartyg och använda det i Sverige krävs i huvudsak att luftfartyget ska

- registreras i det svenska luftfartygsregistret
- vara luftvärdigt och miljövärdigt.

Ett tillfälligt flygtillstånd utfärdas till ett utlandsregistrerat luftfartyg där luftvärdighetsbeviset tillfälligt är ogiltigt eller då ett luftvärdighetsbevis inte kan utfärdas men luftfartyget ändå anses kunna utföra en eller flera säkra flygningar. Kollektivet består av utländska luftfartyg som inte uppfyller de krav som ställs av den internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, ICAO) och den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten (European Aviation Safety Agency, EASA) och ska flyga till eller över Sverige.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Under 2016 infördes nya avgifter för granskning av dokumentation i samband med **import av luftfartyg**. Avgifterna är utformade enligt viktclasser, där segelflyg och ballong utgör den första gruppen och luftfartyg upp till 2,73 ton utgör den andra gruppen. Vi gör bedömningen att de nuvarande avgifterna inte täcker våra kostnader. Därför föreslår vi justering av avgifterna ovan, från 3 300 kronor till 4 400 kronor.

Det första **miljövårdighetsbeviset** ingår i importavgiften, men om det krävs ett nytt miljövårdighetsbevis så har vi under 2016 infört en ny avgift på 2 400 kronor. Eftersom avgiften inte täcker våra kostnader, föreslår vi en höjning av avgiften till 3 000 kronor.

Avgiften för **tillfälliga flygtillstånd för utlandsregistrerade luftfartyg** täcker inte heller våra kostnader, och därför föreslår vi att avgiften höjs från 2 000 kronor till 2 500 kronor.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Eftersom avgifterna ovan är nya för 2016 och vårt arbete med att beräkna avgifter bygger på budgeterade värden och volymer, är det svårt att på förhand bestämma storleken på en nyinförd avgift som i efterhand visar sig ha gett just de intäkter som krävs för att motsvara de kostnader som lagts ned på en viss tjänst. Därför är höjningarna i fråga en anpassning till att vi gradvis får bättre underlag till beräkning av avgifterna.

Konsekvenser av förändringen

Det är med största sannolikhet de som äger privata luftfartyg som påverkas av avgiftshöjningen för import. Vi bedömer att höjningen inte har någon större inverkan på om man väljer att importera ett luftfartyg eller inte.

De som omfattas av avgiftshöjningen av miljövärdighetsbevis är samtliga luftfartyg som har krav på ett miljövärdighetsbevis, det vill säga både privat och kommersiell verksamhet samt stora och små luftfartyg. Eftersom det första miljövärdighetsbeviset ingår i import avgiften, påverkas endast de som ansöker om ett nytt miljövärdighetsbevis av höjningen. Den procentuella höjningen kan anses vara hög men beloppsmässigt är höjningen inte stor. Vi bedömer därför att den inte för med sig stora konsekvenser för kollektivet som helhet.

Höjning av avgiften för tillfälliga flygtillstånd för utlandsregistrerade luftfartyg har ingen påverkan på det svenska luftfartygskollektivet.

4.3 Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd

4.3.1 Certifierad underhållspersonal, ballong- och fallskärmstekniker samt segelflygkontrollanter

Beskrivning av området

Del 66-certifikat är personliga tillstånd för certifierad underhållspersonal och ballong- och fallskärmstekniker. Avgifterna för Del 66-certifikat för certifierad underhållspersonal består av en grundläggande avgift, en utfärdande- eller förnyelseavgift och en avgift som tas ut för varje enskild luftfartygstyp eller motsvarande som införs i certifikatet. För ballong- och fallskärmstekniker tar Transportstyrelsen ut avgiften som en årsavgift.

I samband med införandet av EU-regler (Del-FCL, förordning 1178/2011) ska segelflygpiloterna också genomgå flygprov och därför krävs det att vi inför kontrollantcertifikat för segelflyg. I tidigare regelverk har dessa piloter examinerats av segelflyglärare, vilket innebär att det inte har krävts något flygprov.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi att avgifterna för tillstånd för **certifierad underhållspersonal** och **ballong- och fallskärmstekniker** höjs med ungefär 10 procent.

Avgifterna för

- del 66 teori - direkt godkännande
- del 66 praktik - direkt godkännande
- praktik enligt Del 66
- typexamination, nationell behörighet (Annex II) föreslår vi ska vara oförändrade.

Vi föreslår även en ny avgift för **förnyelse av utgången certifikat** på 2 900 kronor. Normalt skickas en ansökan in om förnyelse av certifikatet innan giltighetstiden löper ut. När certifikatsperioden förfaller innan ansökan om förnyelse kommer in till oss, innebär det en mer omfattande handläggning.

För att täcka våra kostnader för utfärdande av ett certifikat och tillsyn av **segelflygkontrollanterna** föreslår vi ny årsavgift på 500 kronor.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka våra direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

En stor del av kostnaden för avgifterna består, förutom det direkta arbetet och de resurser som krävs för handläggning av det specifika ärendet, även av kostnaderna för att besvara frågor från allmänheten. Sådana kostnader belastar hela kollektivet.

Våra kostnader för segelflygkontrollanterna består av det arbete som görs för tillsynen av kontrollanter, den administrativa hanteringen av certifikat och även standardiseringsmöten för dessa. En viss del av arbetet såsom **underlag** för tillsyn och standardiseringsmöten görs av segelflygförbundet på uppdrag av Transportstyrelsen.

Konsekvenser av förändringen

Förslaget om höjda avgifter innebär att den totala kostnaden för tekniker certifikat kommer att öka. För dem som ansöker om förnyelse av ett redan utgången certifikat innebär den nya avgiften en merkostnad på 1 000 kronor. Det är endast ett fåtal sådana ärenden per år som kommer in till oss.

De som påverkas av införandet av den nya avgiften för segelflygkontrollanter är enskilda privatpersoner. Vi bedömer att kostnadsökningarna för dessa inte får konsekvenser som har en större påverkan på kollektiven.

4.4 Flygoperativ verksamhet

4.4.1 Flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med endast flygplan, med både flygplan och helikopter samt bruksflyg

Beskrivning av området

I dag finns ett tjugotal svenska flygoperativa bolag på marknaden. Såväl storleken på bolagen som deras inriktning varierar.

För att utföra passagerartransporter på kommersiell basis krävs att ett flygbolag har

- en operativ licens (OL)
- ett tillstånd för kommersiell luftfart (AOC).

Vid ingången av 2016 hade ovan nämnda tillståndshavare operativ licens och tillstånd för kommersiell luftfart, och nära hälften av dessa använder sig av luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa är mindre än 10 ton eller har färre än 20 passagerarsäten. Resterande är större flygbolag som bedriver passagerartrafik och som utöver de direkta avgifterna även är skyldiga att betala myndighetsavgift.

Enligt det nya regelverket, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift, medges att tillståndshavare har ett kombinerat tillstånd med både flygplan och helikopter. I dag finns det ett svenskt flygoperativt bolag på marknaden som har ett sådant tillstånd.

Frekvensen för tillsyn av flygoperatörer för kommersiella flygtransporter baseras på de krav på tillsyn som EU-förordningar ställer på Transportstyrelsen. Utöver detta grundar sig tillsynsfrekvensen på den modell för riskbedömning som vi använder oss av.

Bruksflygtillstånd krävs för att utföra bruksflyg med hjälp av ett luftfartyg, där luftfartyget används för särskilda uppgifter, till exempel jordbruksflyg, fotoflyg, övervakningsflyg, bogserflyg, reklamflyg. Det är i dag 16

helikopterföretag och 12 flygplansföretag som har tillstånd för bruksflyg enligt LFS 2007:47 och LFS 2007:49.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I dag tar Transportstyrelsen ut årsavgifter för flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med flygplan (AOC). Årsavgifterna som tas ut är för en flygplanstyp samt en tilläggsavgift för två eller fler typer. (Med typ avses den typbenämning som anges i luftfartygens certifikat.) Dessa görs nu tydligare genom att tilläggsavgift och årsavgift är summerade.

Vi föreslår en sänkning av årsavgifterna, för flygoperativa tillstånd för kommersiella **flygtransporter med endast flygplan**(AOC), för operatörer med luftfartyg som är tyngre än 2,0 ton, med 5 till 7 procent. Detta är ett resultat av sänkta kostnader efter effektiviseringar bestående av bättre inspektionschecklistor och förberedande underlag till den sökande parten samt förbättrade stödsystem och rutiner för fakturering.

I föreskriftsförslaget regleras flygoperativ verksamhet i 16 kap. och motsvarar innehållsmässigt 7 kap. i de nu gällande föreskrifterna (TSFS 2015:46). Strukturen i kapitlet har dock delvis förändrats genom möjligheten till ett kombinerat tillstånd med både flygplan och helikopter. Även i övrigt har vissa bestämmelser hänförs till andra eller ändrade rubriker. Eftersom det nya regelverket medger att tillståndshavare kan ha **både flygplan och helikopter** i samma tillstånd, föreslår vi en anpassning av avgiftsstrukturen inom detta område genom att vi skapar en särskild avgiftskategori för sådana tillståndshavare. Den föreslagna årsavgiften för två typer är samma avgift som betalas för kommersiella transporter med flygplan, två typer eller fler. Om man däremot har fler än två typer tillförs vissa tillsynsuppgifter, enligt de krav som regelverket ställer. Avgiften blir då högre, eftersom de tillkommande tillsynsuppgifterna beräknas ta längre tid.

De bolag som i dag har tillstånd för **bruksflyg** enligt LFS 2007:47 och LFS 2007:49, och som vill utföra bruksflyg enligt förordning (EU) nr 965/2012 Del-SPO, kommer år 2017 att ha oförändrad avgift. När ett nytt regelverk träder i kraft 21 april 2017, kommer tillsyn av de bolag som får tillstånd efter 20 april 2017 att ske enligt det nya regelverket och debiteras enligt löpande timtaxa på 1 400 kronor per timme för genomfört arbete.

Underlag för avgiften

I årsavgiften för tillsyn ingår planering, genomförande och efterarbete kopplat till våra informationsaktiviteter för berörda tillståndshavare.

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

För de större kommersiella bolagen som bedriver passagerartrafik innebär förslaget i sin helhet lägre avgifter. En sänkning av avgiften, kombinerat med tydlig information och ansökningsunderlag, kan stimulera expansionsplaner och utveckling.

För att sätta Transportstyrelsens avgifter i relation till andra länders avgifter, exempelvis Finland, Norge och Storbritannien, har vi jämfört avgifterna för driftstillstånd (AOC) för några exempel på flygbolag:

- Bolag 1: 10 luftfartyg som väger upp till 10 ton
- Bolag 2: 10 luftfartyg som väger upp till 30 ton
- Bolag 3: 10 luftfartyg som väger över 30 ton

Årsavgifterna för driftstillstånd (AOC) är högst i Norge och Storbritannien för samtliga bolagsexempel. För exempelbolag 3 är årsavgifterna lägst i Finland. I Sverige och Storbritannien ligger avgiften på ungefär samma nivå, medan avgiften är fyra gånger högre i Norge. Tillsynsaktiviteterna i Danmark är däremot avgiftsfria och finansieras med hjälp av en passageraravgift, så kallad ”safety bidrag”.

Den nyinförda kombinationsavgiften (*tillstånd för både flygplan och helikopter*) påverkar ett mycket litet antal flygbolag. Därför bedömer vi att konsekvenserna av förändringen är av marginell betydelse för kollektivet i sin helhet, även om höjningen kan påverka enskilda aktörer. Det är svårt att jämföra den avgiften mellan de olika länderna, eftersom någon liknande kombinationsavgift inte finns i något av de andra länderna förutom i Finland, där avgifterna är lägre än i Sverige. De övriga länderna som vi har jämfört med tar ut separata avgifter för flygplan och helikopter.

När det gäller bruksflyg har vi i nuläget svårt att bedöma graden av påverkan för brukarkollektivet. Men eftersom tillsynen inte kommer att bli lika omfattande, bedömer vi att konsekvenserna av det nya regelverket blir lägre kostnader för dessa.

4.4.2 Flygoperativa tillstånd enligt kommissionens förordning (EU) 965/2012 om flygdrift, Del SpA

Beskrivning av området

Under 2012 trädde ett nytt operativt regelverk i kraft: förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift. Det ersätter helt de nuvarande nationella reglerna. I det nya regelverket specificeras vilka typer av verksamheter som är tillståndspliktiga.

Transportstyrelsen tar ut fasta avgifter för tillståndsprövning av särskilda godkännanden och prövning av befattningshavaren enligt förordningen ovan, men i vissa fall årsavgift och löpande timtaxa.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att leva upp till det nya regelverket – där tillståndstypen för olika kategorier av verksamhet som omfattas av detta upphör att gälla – föreslår vi att följande avgifter tas bort:

- Subpart B - RNAV1 (P-RNAV)
- Subpart B - RNAV10 (RNP 10)
- Subpart B - RNP 4

Vidare föreslår vi att avgiften höjs för **Subpart C - NAT-HLA** (North Atlantic High Level Airspace) från 11 200 kronor till 14 000 kronor, vilket också är en följd av förändringar i det nya regelverket som ställer högre krav på tid för granskning.

Vi föreslår även nya avgifter (**Subpart H-NVIS**, **Subpart I- HHO** och **Subpart K-HOFO**) för tillståndsprövning som debiteras med löpande timtaxa och årsavgifter för tillsyn med 17 300 kronor. Även detta till följd av det nya regelverket.

Avgifter för tillståndsprövning **Subpart B RNP AR initialt godkännande** och **Subpart B RNP AR utökning** debiteras i dag med löpande timtaxa. För att skapa större tydlighet där avgifterna blir mera förutsägbara föreslår vi att de övergår till att bli fasta avgifter på 16 800 kronor respektive 8 400 kronor.

Underlag för avgiften

Underlag för kostnader baseras på omfattningen av tillståndet samt nödvändiga resurser för granskning av ärendet. Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

De som påverkas av förändringarna i och med det nya regelverket är både den kommersiella och icke kommersiella verksamheten, eftersom ett nytt regelverk införlivas och även den icke kommersiella verksamheten måste förhålla sig till det.

När det gäller de avgiftsförändringar som vi föreslår påverkas inte de befintliga tillståndshavarna utan endast bolag som söker ett nytt tillstånd. De som påverkas av avgiftshöjningen av NAT-HLA är de stora kommersiella bolagen som flyger över en höjd på 28 000 fot. De som redan har ett tillstånd påverkas inte av höjningen utan endast de bolag som söker ett nytt tillstånd.

De tillkommande nya avgifterna är en anpassning till det nya regelverket och i dagsläget är det enbart ett bolag i Sverige som omfattas av en av de nya avgifterna som införs (Subpart H-NVIS).

Vi bedömer att förändringen i avgiftsstrukturen ger större tydlighet i och med denna uppdatering: avgifterna blir fasta och därmed mer förutsägbara. Kostnadsökningen hos tillståndshavarna bedöms vara mycket liten och den resulterar därmed inte i några stora negativa konsekvenser för dem.

Vid en jämförelse av löpande avgifter mellan de nordiska länderna visar det sig att Finland ligger högst vad gäller timavgift, medan Norge ligger lägst. Danmark har inte några fasta avgifter för större delen av sin tillståndsprövning utan använder sig i stället av löpande avgifter som är något lägre än i Sverige. Tillsynsaktiviteterna i Danmark är avgiftsfria och finansieras med hjälp av en passageraravgift, så kallad "safety bidrag".

4.5 Luftfartsskydd

4.5.1 Tillsyn inom luftfartsskydd – flygoperatörer och säkerhetsgodkända leverantörer

Beskrivning av området

Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättningar, markpersonal och allmänheten samt egendom mot olagliga handlingar mot den civila luftfarten.

Transportstyrelsen utövar tillsyn inom luftfartsskydd för flygföretag, flygplatser och flygtrafiktjänst men även för andra brukare som inte är att betrakta som trafikföretag, då de inte bedriver någon trafik. De berörs ändå av våra avgifter, eftersom det krävs att företagen har tillstånd inom luftfartsskyddsområdet. Dessa brukare är post- och fraktföretag, säkerhetsgodkända leverantörer (tidigare cateringföretag), företag som tillhandahåller sprängämnessökande hundar och instruktörer som är verksamma inom luftfartsområdet.

Frekvensen för tillsyn av flygoperatörer och säkerhetsgodkända leverantörer baseras på krav som EU-förordningar ställer på Transportstyrelsen. Därutöver grundar sig frekvensen på den modell för riskbedömning som vi använder oss av.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen har följt upp den nedlagda tiden för tillsyn av **flygoperatörer** inom luftfartsskydd och kan konstatera att det går åt mindre tid för tillsyn än vad som tidigare beräknats tack vare effektiviseringar och minskad resursåtgång. Därför föreslår vi att årsavgiften för tillsyn av flygoperatörer med sju eller fler luftfartyg sänks från 118 500 kronor till 95 000 kronor. Vi föreslår också en sänkning av avgiften för flygoperatörer med 0–6 luftfartyg från 60 100 kronor till 45 000 kronor.

Resultatet av uppföljningen visar även att det går åt mer tid för tillsyn av **säkerhetsgodkända leverantörer** (tidigare cateringföretag) än vad som tidigare beräknats. Våra tillsynsinsatser kommer att utökas inom detta område och vi föreslår att årsavgiften för tillsyn av säkerhetsgodkända leverantörer höjs från 40 800 kronor till 49 900 kronor. Utöver denna årsavgift tillkommer en årlig tilläggsavgift per anläggning/verksamhetsort, där den säkerhetsgodkända leverantören är verksam. Vi föreslår en höjning av tilläggsavgiften per verksamhetsort från 22 200 kr till 25 200 kronor.

Det ökade antalet nedlagda timmar för tillsyn av säkerhetsgodkända leverantörer beror på en ökning av antalet förändringar hos tillståndshavarna, som följs upp vid tillsynen. Dessutom har utfallen av tillsynerna resulterat i att handläggningstiderna ökat. Sammantaget innebär detta att tiden för tillsyn av säkerhetsgodkända leverantörer har ökat i omfattning, vilket gör att kostnaderna inte täcks av de nuvarande avgifterna.

Underlag för avgiften

I årsavgiften för tillsyn ingår planering, genomförande och efterarbete kopplat till våra informationsaktiviteter för säkerhetsansvariga. Utöver detta ingår registerhållning samt handläggning av anmälda förändringar avseende tillståndshavarnas organisation och om-, ny- och tillbyggnationer.

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i tillsynsverksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

Det kollektiv som omfattas av sänkningen av årsavgiften för tillsyn är svenska säkerhetsgodkända flygföretag som har reguljärtrafik och opererar med luftfartyg som väger över tio ton. I nuläget har nio svenska flygföretag ett säkerhetsgodkännande från Transportstyrelsen och det är de som påverkas av en förändrad årsavgift för tillsyn. Att årsavgiften för tillsyn sänks innebär en lättnad för dessa flygföretag.

De som påverkas av avgiftshöjningen är de företag som har tillstånd från Transportstyrelsen som säkerhetsgodkända leverantörer (tidigare catering företag). Kollektivets storlek är i dag fyra företag med fem platsspecifika godkännanden. Avgiftshöjningen innebär ökade kostnader för de säkerhetsgodkända leverantörerna.

Det är svårt att jämföra mellan olika länder vad gäller årsavgifter för luftfartsskydd. Flera av de jämförda länderna har betydligt lägre avgifter, eftersom området finansieras genom passageraravgift, vilket gäller bland annat Finland.

5 Förslag på avgiftsförändringar inom sjöfart

5.1 Varv och andra företag

5.1.1 Tillverkare av fritidsbåtar och vattenskotrar

Beskrivning av området

Alla tillverkare måste identitetsmärka sina båtar. I identitetsmärket ingår en kod på tre bokstäver för att kunna identifiera tillverkaren. Denna kod tilldelas av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att en avgift för utfärdande av tillverkarkod för tillverkare och identifikationskod för anmälda organ² ska tas ut. Avgiften föreslås vara 2 800 kronor.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

Vi har hittills inte tagit ut några avgifter för denna handläggning. Införandet av avgiften påverkar nya tillverkare på marknaden som inte redan har ansökt om en kod. Alla förändringar av avgifter påverkar dem som är föremål för avgiften. Hur den enskilde tillverkaren påverkas av införandet av denna avgift är inte möjligt att beskriva. Att ökade kostnader inte uppfattas som positivt är naturligt, men vi anser inte att den enskilda avgiften är av avgörande storlek.

² Anmälda organ (Notified Bodies) är oberoende organisationer med kompetens att bistå och övervaka tillverkarnas arbete med att verifiera att de produkter som sätts ut på marknaden uppfyller de regler som gäller inom EU.

5.1.2 Marknadskontroll

Beskrivning av området

Transportstyrelsen utövar marknadskontroll enligt lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar och ska vara marknadskontrollmyndighet enligt förordning (EG) nr 765/2008 avseende produkter som omfattas av lagen om fritidsbåtar och vattenskotrar.

I samband med att ny lagstiftning tas fram för marina utrustningsdirektivet 2014/90/EU kommer Transportstyrelsen att pekas ut som marknadskontrollmyndighet även inom det området.

Marknadskontroll innebär att ansvarig myndighet övervakar marknaden för att säkerställa att

- produkterna som når konsumenter eller brukare är säkra och uppfyller gällande lagstiftning
- produkter som inte uppfyller kraven upptäcks.

Myndigheten ska vidta åtgärder mot de ekonomiska aktörer vars produkter inte uppfyller ställda krav, exempelvis genom försäljningsförbud eller tillbakadragande av produkter från marknaden.

Marknadskontrollen sker i form av dokumentationskontroll, informationsinsatser och planerade kontroller hos tillverkare, importörer eller återförsäljare. Även reaktioner på rapporterade olyckor, klagomål från allmänheten eller varningar från myndigheter i andra länder kan leda till att vi behöver vidta åtgärder.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Aktiviteter för marknadskontroll ska i utgångsläget finansieras via skattemedel. Det gäller även sådana kontroller av tillverkare, importörer eller återförsäljare som vi genomför med viss regelbundenhet. Det finns dock skäl att införa avgifter i de fall brister upptäcks som är så allvarliga att de leder till ett föreläggande, förbud eller annan åtgärd. Vi föreslår därför att en löpande avgift på 1 400 kronor per timme samt en fast avgift på 2 800 kronor ska tas ut för marknadskontroll enligt lagen om fritidsbåtar och vattenskotrar samt lagen om marin utrustning, i de fall då förrättningen innebär att ett föreläggande eller ett förbud utfärdas. Avgiftsuttaget föreslås ske vid det tillfälle då Transportstyrelsen anser att ett föreläggande eller ett förbud är nödvändigt för att uppnå överensstämmelse med regelverket.

Utöver detta ska avgift även tas ut för att täcka kostnader för provtagning, undersökning av prov och övriga kostnader som uppkommer i ärendet.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Kostnader för provtagning och undersökning av prov kommer huvudsakligen att handla om kostnaden för att anlita externa provinstitut.

Konsekvenser av förändringen

Många fritidsbåtstillverkare är småföretagare med enbart ett fåtal anställda. Därför kan även en förhållandevis låg kostnad innebära problem för den enskilde näringsidkaren. Avgifter kommer endast att tas ut i samband med ett föreläggande, förbud eller annan åtgärd. Men den kan komma att bli betydande, eftersom den baserar sig dels på nedlagd tid i ärendet, dels på kostnader för provtagning, undersökning av prov samt övriga indirekta kostnader som uppkommer.

Vi har som ambition att besöka så många tillverkare som möjligt med viss regelbundenhet. Om resurserna då måste läggas på de aktörer som har brister i sin verksamhet, finns det en risk att annan viktig marknadskontrollverksamhet – till exempel planerade kontroller av varor från tredje land eller mer omfattande informationskampanjer – måste ställas in eller skjutas fram. Det är därför rimligt att de aktörer som bedriver sin verksamhet i strid med gällande regelverk belastas med avgifter för den del av handläggningen som innebär beslut om föreläggande, förbud eller annan åtgärd, medan det inledande besöket bekostas av skattemedel.

En aspekt som bör belysas är att många aktörer som ur lagstiftningens synvinkel är betrakta som tillverkare, och för vilka tillsynsansvaret ligger på Transportstyrelsen, i själva verket har den faktiska tillverkningen förlagd i ett annat land. Det innebär att vissa kontroller av praktiska skäl inte kommer att kunna få samma omfattning som de kontroller som görs av tillverkare med själva tillverkningen förlagd i Sverige. Konsekvenserna av detta blir att vi inte har möjlighet att beakta dessa förhållanden och agera därefter för att undvika att producenter med tillverkning i Sverige missgynnas i förhållande till andra.

5.2 Fartyg

5.2.1 Tillsyn av fartyg

Beskrivning av området

Transportstyrelsens tillsyn av fartyg omfattar så kallad periodisk tillsyn av fartyg, vilket i huvudsak innebär genomförande av sjövärdighetsbesiktningar av olika slag (inklusive systemtillsyn). Besiktningarna sker dels i samband med att fartygens certifikat går ut och ska förnyas, dels i samband med föreskriven årlig eller mellanliggande besiktning och gällande certifikat ska påtecknas. Transportstyrelsen tar ut en årsavgift för den periodiska tillsynen av svenska fartyg som har certifikat. Avgiftens storlek består dels av en fast del, dels en rörlig del som endast berör fartyg med ett brutto som är högre än 999. Fartyg som har fullständig delegering till erkända organisationer för sin tillsyn betalar en reducerad avgift baserad på den fasta avgiften.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Även denna verksamhet har sedan tidigare kravet om full kostnadstäckning. Under tidigare år har verksamheten subventionerats med hjälp av farledsavgiften. När den fasta avgiften infördes 2013 sattes avgiftsnivån lägre än de faktiska kostnaderna, eftersom verksamheten aktivt arbetade med effektivisering. Verksamhetens kostnader har sedan 2013 minskat med cirka 25 procent. Trots detta har avgifterna inte täckt de kostnader vi har och verksamheten uppvisar underskott.

Eftersom förändringar inom kollektivet påverkat intäkterna i en större omfattning än kostnaderna, behöver nu avgifterna justeras för att möta kravet om full kostnadstäckning. Vi föreslår därför en höjning av **årsavgiften för periodisk tillsyn** med 20 procent.

Fartyg som är registrerade i Sverige och som **åter blivit certifierade** har tidigare debiterats enligt löpande avgift för tillsynen i samband med certifieringen, i likhet med hanteringen vid inflagging, nybyggnation eller ombyggnation. För att tydliggöra vad som gäller för dessa tillsynsaktiviteter införs en särskild paragraf i avgiftsföreskriften. Vi föreslår att en fast avgift på 2 800 kronor ska tas ut för de tillsynsaktiviteter som nämns tidigare i detta stycke, förutom den löpande avgiften på 1 400 kronor per timme.

Fartyg med **fullständig delegerad tillsyn** till erkänd organisation som Transportstyrelsen har avtal med har tidigare haft en avgift som beräknats som en reduktion av den ordinarie avgiften samt den tillkommande

bruttobaserade avgiften. De som betalar har dock upplevt det som svårt att förstå vad de faktiskt ska betala. För att göra det tydligare föreslår vi en fast årsavgift på 30 000 kronor.

Även om tillsynen är delegerad kvarstår vissa uppgifter för Transportstyrelsen, såsom hantering av frågor relaterade till delegeringen, upprätthållande av system, kompetens.

Underlag för avgiften

I tillsynsavgifterna ingår kostnader för den tid en fartygsinspektör lägger ner för att förbereda, genomföra och avrapportera en tillsynsförrättning men även övriga indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

De som betalar den högsta avgiften i dag (passagerarfartyg i internationell trafik över 499 brutto) får störst beloppsmässig avgiftshöjning, det vill säga en ökning med 58 300 kronor. Inom tillsynsverksamheten är det dessa passagerarfartyg som ännu inte valt att delegera fullt ut. En konsekvens av de ökade avgifterna blir möjligtvis ett påskyndande av det fulla delegerandet.

Några flera exempel på konsekvenser i kronor:

- Ett fiskefartyg med bruttointervall 50–99 får en höjning på 2 700 kronor.
- Ett passagerarfartyg E (inklusive vägfärjor) med bruttointervall 300–399 får en höjning på 5 300 kronor.
- Ett lastfartyg under 500 brutto med bruttointervall 20–49 får en höjning på 2 000 kronor.

Om man jämför avgifterna för tillsyn av liknande fartyg i Norge, kan man konstatera att avgifterna är högre än i Sverige, medan avgifterna i Danmark är betydligt lägre, eftersom verksamheten finansieras på annat sätt än i Sverige. I Finland är avgifterna relativt höga. Det beror på att tillsynen debiteras enligt löpande timtaxa, som är en lägre timtaxa vid ”vanlig” tillsyn/ inom kontorstid och en högre timtaxa vid ”påskyndad behandling/premium service”/utom kontorstid. Avgiften för exempelvis passagerarfartyg över 499 brutto i internationell trafik är högst i Norge, medan avgiften för passagerarfartyg E med bruttointervall 300–399 är lägst i Sverige.

I de svenska årsavgifterna för tillsyn inom sjöfarten ingår till exempel inrikes restid och reskostnader. Detta inkluderas inte i flera av de andra ländernas avgifter. Inte heller där löpande debitering med timtaxa tillämpas debiteras inrikes restid.

5.2.2 Transport av farligt gods

Beskrivning av området

Farligt gods innebär ämnen och föremål som vid transport kan orsaka skador på människor, djur, miljö eller egendom om de inte hanteras på rätt sätt. Transportstyrelsen ansvarar för hanteringen av bland annat godkännande för att få transportera exempelvis explosiva ämnen i en specialbehållare i enlighet med IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code). IMDG-koden är införlivad i svensk lagstiftning och är det regelverk som ska tillämpas vid transport av förpackat farligt gods till sjöss. Vilka ämnen och föremål som är klassificerade som farligt gods framgår av IMDG-koden.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För tillståndsprövning som rör sjötransporter enligt lagen om transport av farligt gods tas i dag ut en avgift på 2 800 kronor för första fartyget och 700 kronor för tillkommande fartyg.

Eftersom arbetet med handläggningen av ärendet för varje tillkommande fartyg är lika omfattande, föreslår vi att även den avgiften blir 2 800 kronor.

Underlag för avgiften

Underlag för kostnaderna baseras på omfattningen av tillståndet samt nödvändiga resurser för granskning av ärendet, vilket eventuellt leder till beslut om undantag.

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

Ändringen medför ökade kostnader för de rederier som har flera fartyg och söker undantag. De ökade kostnaderna bedöms vara marginella och får därför inga effekter av betydelse för en stor del av kollektivet.

5.2.3 Tillsyn enligt AFS-förordningen

Beskrivning av området

Ett av de mest kända organiska miljögifterna är tributyltenn (TBT), eller tennorganiska föreningar. Det är ett mycket giftigt ämne som påverkar många organismer även i låga halter.

Sedan 2008 gäller totalförbud mot förekomst av bottenfärger som innehåller TBT på alla svenska fartyg, oavsett storlek och trafik. Förbudet gäller alla fartyg, det vill säga även fritidsbåtar. Förbudet framgår av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg, den så kallade AFS-förordningen.

Problematiken med förekomst av TBT på fritidsfartyg har uppmärksammats under de senaste åren och Transportstyrelsen arbetar nu aktivt med området TBT på båtskrov. Som en del av vårt tillsynsarbete ingår det att kunna kontrollera båtskrov för förekomst av TBT. Verksamheten kring detta kommer att utvecklas och tillsyn kommer att påbörjas under 2017.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att möjliggöra tillsynen av de fartyg som inte omfattas av kraven på besiktning och certifiering – det vill säga fartyg under 24 meter – föreslår Transportstyrelsen att en ny avgift införs för tillsyn enligt förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar. Vi föreslår att en löpande avgift på 1 400 kronor per timme tas ut samt en fast avgift på 2 800 kronor i samband med kontroll av båtskrov för förekomst av TBT. Avgifterna tas ut enbart om vi upptäcker att TBT förekommer på skrovet. Avgifterna ska även tas ut för att täcka kostnader för provtagning, undersökning av prov och övriga kostnader som uppkommer i ärendet.

Underlag för avgiften

Avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i tillsynsverksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

Tillsyn kommer att ske endast om vi får starka indikationer, och i de fall vi utför kontroller av fritidsbåtars skrov och därmed upptäcker att TBT förekommer kan vi ta ut en avgift av båtägaren för detta. Avgiftens storlek beror på hur lång tid tillsynen tar. Förslaget om en ny tillsynsavgift kommer i så fall att innebära ökade kostnader för enskilda fritidsbåtsinnehavare.

5.2.4 Registerhållning

Beskrivning av området

Transportstyrelsen ansvarar för fartygsregistret som består av en skeppsdel, en skeppsbyggnadsdel och en båtadel. De två förstnämnda registren utgör inskrivningsdelarna av fartygsregistret och de är både offentlighetsliga och privaträttsliga, medan båtdelen enbart är offentlighetslig. I inskrivningsdelarna kan fysiska personer och juridiska personer, till exempel bolag, föreningar och stiftelser, skriva in rättigheter. Inskrivning ger sakrättsligt skydd för rättigheter som förvärv och inteckningar utöver att svensk nationalitet bekräftas.

I fartygsregistret finns ungefär 9 300 fartyg registrerade, varav 4 100 är skepp och 5 200 är båtar.

Avgifterna för de olika ärendetyperna inom fartygsregistret ses över med jämna mellanrum för att nå full kostnadstäckning för verksamheten. Vi justerar avgiften för den typ av verksamhet som inte uppfyller kravet om full kostnadstäckning. Justeringar görs både uppåt och nedåt, om det är en förändring som anses bestående.

Medan kostnaderna för registerhållningen minskat i mindre omfattning, har antalet registrerade fartyg minskat med cirka 20 procent sedan avgiften infördes. Minskningen beror i huvudsak på att det fanns fartyg registrerade som inte längre var i bruk. Avgiften sätts utifrån kostnad genom antalet objekt i registret.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För **fartygsregistret** betalar den registrerade ägaren en årsavgift för registerhållning och en avgift per ärende. Eftersom den nuvarande avgiftsnivån inte täcker de kostnader vi har, föreslår vi att registerhållningsavgiften höjs från 400 kronor till 500 kronor.

Däremot föreslår vi en sänkning av avgiften för **registerutdrag** från 2 500 kronor till 1 400, som bättre överensstämmer med våra kostnader för verksamheten.

Underlag för avgiften

Registerhållningen sker i olika datorbaserade system, som är särskilt anpassade utifrån de krav och behov som finns beroende på vad registreringen gäller. Kostnaderna för registerhållningen består av kostnader för utveckling av systemet, den tekniska driften, förvaltningen av systemet samt upprätthållandet av it-säkerhetskraven. Förutom detta har vi även kostnader för den registervård som måste göras i systemet och indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

De som i första hand belastas med högre kostnader är de brukare som har många fartyg. De omfattas även av de övriga avgiftshöjningar som vi föreslår, det vill säga avgifter för tillsyn av fartyg.

Registerhållningsavgiftens höjning kan upplevas som stor procentuellt sett men den är relativt liten beloppsmässigt. Även om varje förändring påverkar, gör vi bedömningen att denna förändring inte kommer att få några nämnvärda konsekvenser för vare sig företag eller privatpersoner. Avgiften har varit oförändrad under 2014–2016.

Det är svårt att jämföra avgifter för olika åtgärder i fartygsregistren mellan olika länder, eftersom det inte är klart vad som ingår i avgifterna i de olika länderna. Det som kan jämföras är den sammanlagda avgiften för nyregistrering och registerhållning i fartygsregistret för ett urval av europeiska länder. Jämförelsen utgår ifrån två olika exempel: ett passagerarfartyg om 150 brutto och ett lastfartyg om 2700 brutto.

För båda exemplen gäller att Norge har de högsta avgifterna följt av Sverige och Danmark. Finland och Storbritannien har de lägsta avgifterna.

6 Förslag på avgiftsförändringar inom vägtrafik

6.1 Vägtrafik

6.1.1 Tillståndsprovning och tillsyn avseende vägtunnlar

Beskrivning av området

Transportstyrelsen är enligt förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar utpekad som tunnelmyndighet. Det innebär att det enligt lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar krävs ett godkännande från oss för att få öppna en tunnel för trafik. Vi prövar också undantag från säkerhetskrav för en tunnel och genomför tillsyn av tunnlar. De tunnlar som omfattas av lagen är vägtunnlar som är längre än 500 meter. Det finns endast ett fåtal sådana tunnlar i Sverige och i de flesta fall är det Trafikverket som är tunnelhållare. Tunnelhållaren ansvarar för en tunnels dagliga drift och underhåll.

Transportstyrelsens avgifter tas i samtliga fall ut av tunnelhållaren. I dagsläget tas avgifterna ut som löpande timtaxa, då omfattningen på ärendena varierar stort.

För att utföra uppgiften tar vi in externa konsulter, eftersom vi inte har kompetensen inom myndigheten. Huvuddelen av kostnaderna (för år 2015 mer än 80 procent) utgörs därför av kostnaden för de upphandlade konsulterna. Det gör att en avgiftskonstruktion där vi debiterar en timtaxa fastställd av Transportstyrelsen inte blir rättvisande, eftersom vi själva utför endast en mindre del av arbetet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att få en mer rättvis avgift har vi sett över avgiftskonstruktionen och föreslår att den tid vi själva lägger ner på ett ärende även fortsättningsvis debiteras med löpande timtaxa på 1 400 kronor per timme. När det gäller kostnader vi har därutöver (i form av externt anlitate experter), föreslår vi att tunnelhållaren debiteras med faktisk uppkommen kostnad. På det sättet kan vi säkerställa att full kostnadstäckning uppnås och tunnelhållaren får betala rätt avgift.

Underlag för avgiften

Huvuddelen av kostnaderna utgörs av kostnaden för de upphandlade konsulterna.

Den löpande avgiften är beräknad så att den ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-systemen i verksamheten, samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

Konsekvenser av förändringen

För tunnelhållaren som ska betala avgifterna innebär det att man endast betalar för de faktiska kostnaderna. I det fall de upphandlade konsulterna kostar mindre än 1 400 kronor per timme, blir det en minskad avgift jämfört med om hela avgiften tas ut enligt vår löpande timtaxa. Det kan istället bli en ökad kostnad i det fall konsulten debiterar Transportstyrelsen en högre timtaxa än 1 400 kronor.

6.2 Yrkestrafik

6.2.1 Redovisningscentraler för taxitrafik

Beskrivning av området

Den 1 januari 2017 träder ett nytt regelverk i kraft: lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. Under 2017 kommer den som har tillstånd att bedriva taxiverksamhet att behöva ansluta sig och föra över uppgifter från varje fordons taxameterutrustning, trådlöst och digitalt, till en så kallad redovisningscentral. Från redovisningscentralen förs uppgifterna sedan över till Skatteverket, när myndigheten begär det. Avsikten med redovisningscentralerna är att bidra till konkurrens på lika villkor och ge en bättre fungerande taxinäring.

Arbetet med implementeringen av den nya lagen på Transportstyrelsen sker i projektform och det är i dagsläget svårt att veta hur stort kollektivet (det vill säga antalet intressenter till att bedriva redovisningscentral) är. Uppskattningen är dock att det kommer att finnas cirka tio intressenter under första och andra året.

Det är Transportstyrelsen som kommer att ta hand om registret över redovisningscentralerna. Vi kommer även att utfärda tillstånd till redovisningscentraler och utöva tillsyn över dem. Från om med den

1 januari 2017 kan redovisningscentraler ansöka om tillstånd hos Transportstyrelsen för att bedriva denna verksamhet.

I och med detta ska vi ta ut en avgift dels för tillståndsprovningen, dels vid tillsynen av dem som ansöker om och har tillstånd att bedriva redovisningscentral.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att täcka våra kostnader i samband med hanteringen av tillstånd föreslår vi att en avgift på 7 500 kronor tas ut för tillståndsprovningen. Vi föreslår också att en årsavgift tas ut för tillsyn av de redovisningscentraler som innehar tillstånd. Vi föreslår att årsavgiften är 5 000 kronor.

Underlag för avgiften

Avgifterna är beräknade så att de ska täcka Transportstyrelsens direkta kostnader för personal och it-system i verksamheten samt de indirekta kostnader som beskrivits i avsnitt 1.

I ärendehandläggningen för tillståndsprovning och tillsyn ingår bland annat att ta in information från andra myndigheter som Bolagsverket, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Polismyndigheten. Transportstyrelsen ska även kontrollera informationssäkerheten i företaget samt företagets certifikat.

Konsekvenser av förändringen

De som kommer att omfattas av införandet av den nya avgiften för tillståndsprovning och årsavgiften för tillsyn är i första hand de som ansöker om tillstånd att bedriva redovisningscentraler. De nya avgifterna för redovisningscentraler kommer dels att få en inverkan på kollektivet som innehar tillstånd för att bedriva redovisningscentral, dels på brukarkollektivet som i dag innehar taxitrafiktillstånd. Det är rimligt att anta att redovisningscentralerna i sin tur kommer att ta ut avgift från innehavare av taxitrafiktillstånd för varje taxifordon som ansluter sig till respektive redovisningscentral. Det är redovisningscentralerna själva som avgör hur kostnaderna för anslutning kommer att tas ut och vad kostnaden blir för varje taxifordon med aktiv taxameter.

Eftersom avgifterna för provningstillstånd och tillsyn är förhållandevis låga jämfört med antalet som innehar taxitrafiktillstånd, bedömer vi att detta inte

kommer att få någon större inverkan på vare sig taxitrafiktillståndsinnehavarna eller konsumenterna av taxitjänster.

6.3 Körkort

6.3.1 Förlängning av högre behörighet

Beskrivning av området

Högre körkortsbehörigheter innebär behörighet att köra tung lastbil, med eller utan släp, och buss:

- Det finns fyra olika körkortsbehörigheter för tunga lastbilar: C1, C1E, C och CE. Skillnaden ligger i hur tunga lastbilar och tillkopplade släpvagnar man har rätt att köra.
- De olika körkortsbehörigheter för bussar är D1, D1E, D och DE, beroende på hur stora bussar och tillkopplade släpvagnar man har rätt att köra.

Vid en ansökan om förlängning av högre körkortsbehörighet prövas de medicinska kraven för att undersöka om en person ska få behålla sina behörigheter ytterligare fem år.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Det nuvarande avgiftsuttaget inom körkortsområdet är uppdelat på ett flertal olika produkter och tjänster. Transportstyrelsens avsikt är att införa en enhetlig avgift och således slopa flertalet enskilda körkortsavgifter. Den enhetliga avgiften ska tas ut för utfärdande av behörighetshandlingar (körkort och förarbevis). Förändring genomförs dock inte för 2017 utan först från och med 2018. För 2017 kvarstår därför de nuvarande avgifterna men med ett undantag – förlängning av högre behörigheter.

För att kunna administrera övergången till en enhetlig avgift 2018 så smidigt som möjligt, behöver förlängningsavgiften regleras särskilt redan under 2017 enligt följande.

För förlängningen har den sökande ett år på sig att lämna in sin ansökan. Den person som under 2017 ansöker om en förlängning, och där giltighetstiden för de högre behörigheterna går ut under 2018, ska inte betala

någon avgift. Det gör att avgiften för dem tas bort redan 2017. För övriga kvarstår den nuvarande avgiften under 2017.

Konsekvenser av förändringen

De kommande avgiftsförändringar inom körkortsområdet innebär färre avgifter och därmed färre inbetalningstillfällen för medborgaren. Det medför en enklare ansökningsprocess för de tillstånd som krävs. Eftersom avgiften för högre behörighet tas bort, bedömer vi att avgiftsförändringen inte medför negativa effekter för den enskilde.