

Beskrivning av avgiftsförändringar 2019

Innehåll

BESKRIVNING AV AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR 2019.....	1
1 GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSEN.....	3
1.1 Full kostnadstäckning	3
1.2 Motprestation	3
1.3 Avgifter i balans	3
1.4 Vi har olika typer av avgifter	3
2 GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR VÅRA KOSTNADSFÖRDELNINGAR	4
2.1 Vad våra kostnader består av	5
3 DET TOTALA AVGIFTSUTTAGET.....	6
3.1 Järnväg	6
3.2 Luftfart.....	6
3.3 Sjöfart.....	6
3.4 Vägtrafik.....	6
3.5 Sammanfattning av konsekvenserna	6
4 FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM LUFTFART	8
Förslag på förändringar i korthet:	8
4.1 Övervakning av luftvärdighet	8
4.1.1 Avgifter för fortlöpande luftvärdighetsövervakning som utförs av organisationer i stället för Transportstyrelsen	8
4.2 Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer	9
4.2.1 Nya avgifter för luftvärdighetsorganisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt nationella regler	9
4.3 Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd	11
4.3.1 Förslag på sänkta avgifter	11
4.4 Flygoperativ verksamhet.....	13
4.4.1 Transport av farligt gods - helikopteroperatörer	13
4.5 Flygtrafiktjänst.....	14
4.5.1 Lägre avgifter för tillsyn av leverantörer av flygtrafiktjänster	14
4.6 Luftfartsskydd.....	16
4.6.1 Lägre årsavgift för tillsyn av tredjepartslogistik	16
4.7 Övrigt - auktorisationer	17

5	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM SJÖFART	18
	Förslag på förändringar i korthet:.....	18
5.1	Rederier och fartyg	18
5.1.1	Fast avgift utöver löpande avgift för tillståndsprövning och tillsyn avseende säkerhetsorganisation för rederier och fartygs säkerhetsorganisation	18
5.1.2	Lägre avgift för rapportering av mönstringsuppgifter till sjömansregistret	19
5.1.3	Tillsyn av fartyg som omfattas av regler för nationell sjöfart och internationella konventioner	20
5.1.4	Försäkring för ansvar för vrak	20
6	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM VÄGTRAFIK	22
	Förslag på förändringar i korthet:.....	22
6.1	Fordonsägare.....	22
6.1.1	Vägtrafikregisteravgiften.....	22

1 Gemensamma principer för Transportstyrelsen

Det finns gemensamma förutsättningar för hur avgifter ska sättas inom staten i ett antal förordningar och rekommendationer. Utifrån det har vi utformat principer som gäller för hela vår verksamhet. Varje år ser vi över principerna och stämmer av dem med vår styrelse.

1.1 Full kostnadstäckning

Den avgift vi tar ut ska täcka de kostnader vi har kopplat till ärendet. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför besparingar, kan vi också sänka avgiften. Om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift i stället behöva höjas.

1.2 Motprestation

Den som betalar en avgift ska kunna se vad han eller hon betalar för. Det ska finnas en så kallad motprestation.

I det enkla exemplet kan det handla om att någon söker ett tillstånd och betalar en ansökningsavgift. Då motsvarar avgiften den kostnad vi har för att handlägga en ansökan om tillstånd. I det mer komplicerade exemplet kan det vara en tillsynsavgift där alla som ingår i ett kollektiv (till exempel en bransch) får betala en årlig avgift men där vi bara utför tillsyn av vissa företag under det året. Här ser vi det som att hela branschen får nytta av att vi gör stickprov för att säkerställa att reglerna följs så att inte ett företag får konkurrensfördelar för att de har brutit mot reglerna.

I vissa fall kan det handla om en indirekt motprestation, som till exempel inom registerhållning. Även om den enskilde inte får en direkt motprestation är vi är skyldiga att föra register och därmed ta ut avgifter.

1.3 Avgifter i balans

Om avgiften varje år skulle motsvara de kostnader vi har för enskilda ärenden, skulle företag och individer kunna få betala olika avgifter varje år. Vi vill hellre att de som ska betala avgifter kan förutse vilka kostnader de kommer att få. Det är också ett önskemål som vi ofta får från branschen. Därför säger vi att våra avgifter ska vara i balans på 3–5 års sikt.

1.4 Vi har olika typer av avgifter

När vi bygger upp våra avgifter gör vi en bedömning av vilken typ av avgift som fungerar bäst för just den verksamheten. Vi väljer ofta en fast årsavgift när vi vet hur mycket tid vi lägger på verksamheten och hur många avgiftsbetalare som finns. Vi tar oftast ut en årlig, fast avgift för att hålla olika register och för att vi utför tillsyn. Om vi har en ny verksamhet där vi

har svårt att beräkna hur mycket tid som går åt, eller om tidsåtgången varierar mycket mellan olika ärenden, väljer vi ofta en löpande timtaxa eller att ha en del fast avgift och en del löpande timtaxa. Ett annat exempel kan vara om vi gör en extra tillsyn hos ett företag när vi har hittat brister. Då får företaget betala den tid vi lägger ner utifrån en löpande timtaxa.

Även när vi har en fast årsavgift, kan tidsåtgången variera mycket mellan olika kategorier inom en viss verksamhet. Då har vi olika avgiftsklasser som speglar kostnaden vi har för den specifika gruppen. Vi delar in grupperna efter till exempel

- typ – olika tillståndstyper, typ av spår, typ av fartyg
- antal – antal tillstånd
- storlek – vikt, längd.

2 Gemensamma principer för våra kostnadsfördelningar

Avgifterna bygger på den tid som läggs ner inom varje verksamhet. Varje medarbetare redovisar all sin tid på den verksamheten man arbetar. Viss nedlagd tid är direkt kopplad till ett ärende eller specifik verksamhet, medan annan tid inte kan knytas direkt till ett specifikt område, men som ändå krävs för att upprätthålla de skyldigheter vi har som myndighet. Den redovisade tiden styr hur lönekostnader fördelas och ligger också till grund för hur gemensamma kostnader fördelas. Det kan till exempel röra sig om lokalkostnader samt ekonomi-, juridik-, arkiv- och personalfunktioner som inte är direkt kopplade till ett ärende, men som krävs för att verksamheten ska fungera. Om vi lägger ner mycket egen tid på en viss verksamhet, får den också bära en större del av våra gemensamma kostnader.

När det gäller kostnader som är direkt kopplade till ett ärende belastar det den verksamheten. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en del som direkt kan kopplas till en viss verksamhet och vissa kostnader som fördelas på fler.

Vi arbetar mycket med uppföljning av våra kostnader och vår tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna hamnar inom rätt område och att rätt avgiftsbetalare belastas i slutändan.

Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering. Ständiga förbättringar krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser

och löner, vilket medför att vi måste genomföra löpande kostnadsbesparingar.

2.1 Vad våra kostnader består av

Det varierar mycket mellan olika områden hur fördelningen mellan olika typer av kostnader ser ut. I vissa fall har vi nästan bara kostnader i form av tid och delar av de gemensamma kostnaderna, medan vi inom andra områden har en stor del it-kostnader och enbart en liten andel nedlagd tid. Det beror på att olika ärenden hanteras på olika sätt – alltifrån helt automatisk handläggning och beslut till helt manuell hantering. Det gör att det inte går att beskriva kostnadsfördelningen på ett heltäckande sätt, eftersom vi har över 800 avgifter.

Gemensamt för de flesta av våra avgifter är ändå att de består av följande:

- Nedlagd tid – personalkostnader i form av lön, sociala avgifter, resor etc.
- It-kostnader – vår verksamhet kräver avancerade it-system och för många av våra verksamheter sker en stor del av ärendena direkt i it-systemet, som till exempel registerhållningen. Kostnaderna består då av
 - systemutvecklingen
 - den tekniska driften
 - förvaltningen av systemet samt
 - upprätthållandet av it-säkerhetskraven.
- Övriga kostnader – kostnader för sådant vi köper in från våra leverantörer (materialkostnader, portokostnader, etc.).
- Gemensamma kostnader – kostnader som inte är kopplade direkt till ett ärende eller en verksamhet, men som fördelas ut genom tidskrivningen, exempelvis ekonomi-, juridik- och personalfunktioner samt diarie- och arkivhantering.

3 Det totala avgiftsuttaget

Tabellen visar det totala beräknade avgiftsuttaget för 2018 och 2019 samt förändringarna i kronor och procent.

Trafikslag	2018	2019	Förändring (tkr)	Förändring (%)
Järnväg	65 573	62 814	-2 759	-4%
Luftfart	137 581	130 235	-7 346	-5%
Sjöfart	57 831	66 969	9 137	16%
Vägtrafik	994 103	1 151 196	157 092	16%
Totalt	1 255 089	1 411 214	156 125	12%

3.1 Järnväg

Det beräknade avgiftsuttaget för 2019 inom järnvägsområdet skiljer sig lite jämfört med vad vi har räknat för 2018. Vi föreslår inga avgiftsförändringar inom järnvägsområdet och skillnaden beror på en mindre volymförändring.

3.2 Luftfart

Inom luftfartsområdet föreslår vi lägre avgifter bland annat inom flygtrafiktjänst samt behörigheter och certifikat vilket gör att det totala avgiftsuttaget inom luftfart minskar.

3.3 Sjöfart

De förändringar som föreslås inom sjöfartsområdet är få. Avgiftsuttaget är däremot högre, vilket beror på högre volymer inom tillsyn av fartyg. Som vi tidigare informerat kommer brukarkollektivet inom området att förändras under 2019. Till det befintliga kollektivet tillkommer cirka 4 000 fartygsägare med cirka 5 000 fartyg. Dessa har tidigare inte haft någon tillsyn och följaktligen inte heller betalat någon avgift.

3.4 Vägtrafik

Inom vägtrafikområdet tar vi ut den så kallade vägtrafikregisteravgiften. Den tas ut av samtliga fordonsägare, vilket innebär att volymerna är höga. Eftersom vi under de senaste åren haft underskott inom området, föreslår vi nu att avgiften höjs från och med 2019. Detta är den huvudsakliga anledningen till det ökade avgiftsuttaget.

3.5 Sammanfattning av konsekvenserna

De avgiftsförändringar som föreslås inför 2019 finns inom olika områden inom luftfart, sjöfart och vägtrafik. Inom järnvägsområdet föreslår vi däremot inga avgiftsförändringar i det här läget utan avvaktar tills vi vet mera om fjärde järnvägspaketet.

Förändringar inom luftfartsområdet innebär mestadels lägre avgifter för de olika kollektiven och bör ha en positiv effekt. Inom luftvärdighet föreslår vi nya avgifter, men de förändringar som föreslås där innebär möjligheter för luftfartygsägare att kunna välja en fristående organisation för till exempel fortlöpande luftvärdighet i stället för att vända sig till Transportstyrelsen.

Inom sjöfartsområdet föreslår vi några få justeringar och de flesta kommer inte att ha någon negativ effekt på betalarna. Däremot kommer justeringen som innebär att man ska betala en fast avgift utöver löpande avgift för tillståndsprövning och tillsyn avseende säkerhetsorganisation för rederier och fartygs säkerhetsorganisation leda till högre kostnader.

När det gäller vägtrafik föreslår vi en höjning av vägtrafikregisteravgiften med 15 kronor. Förslaget påverkar samtliga fordonsägare men höjningen är så liten att det inte bör ha någon större negativ effekt på betalarna.

4 Förslag på förändringar inom luftfart

Förslag på förändringar i korthet:

Inom luftfartsområdet föreslår vi mestadels sänkning av avgifter. Sänkningar som föreslås är inom områdena certifikat och behörigheter samt flygtrafiktjänst och luftfartsskydd.

Som följd av ändrade regelverk föreslår vi nya avgifter inom luftvärdighet, där vi möjliggör att även fristående organisationer utfärdar tillstånd och utövar tillsyn över fortlöpande luftvärdighet.

4.1 Övervakning av luftvärdighet

4.1.1 Avgifter för fortlöpande luftvärdighetsövervakning som utförs av organisationer i stället för Transportstyrelsen

Beskrivning av området

Ett luftfartyg anses luftvärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet enligt gällande bestämmelser samt har sådana flygegenskaper att flygsäkerhetens krav är uppfyllda. Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. Luftfartygets ägare eller brukare ansvarar för detta.

Transportstyrelsen har beslutat en ny föreskrift – Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:37) om organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten – som möjliggör att luftfartygsägare eller brukare överlåter administrationen av den fortsatta luftvärdigheten till en professionell organisation som dessutom kan utfärda luftvärdighetshandlingar i stället för att som enda alternativ vända sig till Transportstyrelsen.

Vi arbetar även med Flygvapenmuseum för att utarbeta kriterier för att kunna pröva om vissa luftfartyg är kulturhistoriskt intressanta. Efter att vi senare under året har fattat beslut om kriterierna ska det vara möjligt att få prövat om luftfartyg är kulturhistoriskt intressanta och om de därmed ska vara befriade från vissa avgifter.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen har gjort en revidering av det nationella regelverket och bland annat beslutat en ny föreskrift – Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:37) om organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten – för att reglerna ska så långt som möjligt likna de regler

som gäller för luftfartyg som omfattas av EU-regler. Som följd av förändringen föreslår vi nya avgifter för fortlöpande luftvärdighetsövervakning för luftfartyg med nationellt flygtillstånd som har utfärdats av organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten eller som har förlängts av ägaren eller brukaren.

Vikt (MTOM)	Årsavgift luftvärdighet (kr) (luftvärdighetsavgift)
0–2 ton	2 200
Över 2 ton	4 300

Vi föreslår även en avgift för utfärdande av ett nationellt flygtillstånd efter genomförd granskning med en löpande avgift på 1 400 kronor per timme, dock lägst en avgift på 12 000 kronor.

Kulturhistoriskt intressanta luftfartyg föreslås vara befriade från vissa avgifter.

Vilka konsekvenser medför förändringen

Förslaget om regler för nationella luftvärdighetsorganisationer berör ägare eller brukare av luftfartyg som inte omfattas av EU-regler och ett trettiotal mindre underhållsorganisationer samt ett fåtal företag som säljer sådana luftfartyg. Den föreslagna årsavgiften för luftvärdighet där det nationella flygtillståndet har utfärdats av en nationell luftvärdighetsorganisation är 1 000 kronor lägre än årsavgiften om det nationella flygtillståndet har utfärdats av Transportstyrelsen.

Avgiften för utfärdande av nationellt flygtillstånd är på samma nivå som utfärdande av ett granskningsbevis (ARC) för ett EASA-luftfartyg.

För innehavare av kulturhistoriskt intressanta luftfartyg bedömer vi att förslaget på befrielse från vissa avgifter får en positiv effekt.

4.2 Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer

4.2.1 Nya avgifter för luftvärdighetsorganisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt nationella regler

Beskrivning av området

En luftvärdighetsorganisation är en fristående organisation som på uppdrag av en ägare eller brukare av ett luftfartyg svarar för den fortsatta luftvärdigheten. De ansvarar för att föreskrivet underhåll utförs, genom övervakning, planering och beställning av underhållsåtgärder. Dessa

underhållsåtgärder ska utföras och dokumenteras av behörig underhållspersonal.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Som vi tidigare nämnt har Transportstyrelsen beslutat en revidering av vårt nationella regelverk för att så långt som möjligt likna de regler som gäller för luftfartyg som omfattas av EU-regler. Den nya föreskriften möjliggör för vissa organisationer att hantera den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som inte omfattas av EU:s regelverk. I och med detta föreslår vi nya avgifter för fristående organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten.

- En årsavgift på 9 800 kronor för fristående organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt nationella regler.
- Vid en ansökan om ett nytt tillstånd för organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt nationella regler ska en avgift på 9 800 kronor tas ut i förskott.
- För organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt nationella regler kombinerad med tillstånd enligt kapitel G i bilaga I (Del M) till förordning (EU) nr 1321/2014 ska en årsavgift på 4 000 kronor tas ut.
- Vid en ansökan om ett nytt tillstånd för organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt nationella regler kombinerad med tillstånd enligt kapitel G i bilaga I (Del M) till förordning (EU) nr 1321/2014 ska en avgift på 4 000 kronor tas ut.
- Om organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt nationella regler har mer än en lokaliseringsort, ska en årsavgift på 1 000 kronor tas ut per extra lokaliseringsort.

Vilka konsekvenser medför förändringen

Förslaget om regler för nationella luftvärdighetsorganisationer berör ägare och brukare av luftfartyg som inte omfattas av EU-regler, ett trettiotal mindre underhållsorganisationer samt ett fåtal företag som säljer sådana luftfartyg.

Den nya föreskriften rörande organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten för nationellt reglerade luftfartyg innebär en möjlighet för organisationerna att utfärda flygtillstånd och godkänna underhållsprogram på ett liknande sätt som för luftvärdighetsorganisationer inom EASA:s system. Det är endast Transportstyrelsen som kan utföra detta i dag. Kostnaderna för att få ett sådant tillstånd får vägas mot fördelarna att ha ett sådant tillstånd, och de affärsmöjligheter det kan ge. Vi bedömer därför att

nivån på den föreslagna avgiften för tillståndsprövning och årsavgiften inte kommer att ha en negativ effekt för etableringen av nationella luftvärdighetsorganisationer.

4.3 Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd

4.3.1 Förslag på sänkta avgifter

Beskrivning av området

De personliga tillstånden inom luftfartsområdet omfattar främst olika former av personliga certifikat, behörigheter samt medicinska intyg för piloter, certifikat för underhållspersonal eller annan verksamhet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Efter vår årliga översyn av avgifterna visar beräkningar för 2019 att avgifter för certifikat sannolikt kommer att generera framtida överskott. För att motverka detta föreslår vi en sänkning av årsavgifter samt grundavgifter för ett antal certifikat och behörigheter. De avgiftsförändringar som vi föreslår finns i tabeller nedan.

Elevtillstånd	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande	300	200
Förlängning eller förnyelse	300	200

Medicinskt intyg	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande av samtliga klasser	2 800	2 100
Överföring av medicinskt intyg från annat EU-land	2 800	2 500

Behörighetsbevis för radiotelefoni (RT)	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande	700	500

Privatflygarcertifikat – PPL/ LAPL	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande av certifikat inklusive en klass eller typbehörighet, (avser även överföring från annat EU-land)	700	500
Årsavgift	600	450
Trafikflygarcertifikat – CPL		
Första utfärdande av certifikat inkl. en klass eller typbehörighet	700	500
Årsavgift	1 400	1 000
Överföring av certifikat från annat EU-land	2 800	2 500
Trafikflygarcertifikat – MPL och ATPL		
Första utfärdande av certifikat	2 200	1 600
Årsavgift	3 300	2 400
Överföring av certifikat från annat EU-land	2 800	2 500

Segel – S, SPL, LAPL(S) Ballong – FB, BPL, LAPL(B) Ultralätta luftfartyg – UL	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande av certifikat	700	500
Årsavgift	600	450
Behörighet för ultralätt luftfartyg – separat bilaga till PPL, CPL, ATPL eller MPL		
Första utfärdande	700	500

Behörigheter	Avgift 2018	Avgift 2019
Utökning med mörker i PPL/LAPL (endast vid separat utfärdande)	600	500
Utökning med typ- eller klassbehörighet enpilot	1 700	1 300
Utökning med typ- eller klassbehörighet flerpilot	2 300	1 700
Utökning med IR- eller EIR-behörighet	700	500
Utökning med instruktörsbehörighet	700	500
Utökning med ytterligare typbehörighet för TRI, SFI, <i>per tillfälle</i>	700	500
Utfärdande av ny giltighetsperiod för typ-, klass- eller IR- behörighet, <i>per tillfälle</i>	700	500
Utökning med övriga behörigheter	700	500
Borttagning av begränsning, <i>per tillfälle</i>	700	500

Validering av certifikat	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande	3 600	2 700
Förnyelse	1 400	1 000

Certifikat för flygledarelev och behörighetsbevis för AFIS- elev	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande (inklusive behörigheter)	1 500	1 100
Certifikat för flygledare – ATCO		
Första utfärdande (inklusive behörigheter)	1 500	1 100
Årsavgift	1 700	1 300
Behörighetsbevis för AFIS-personal – AFISO		
Första utfärdande	1 000	700
Årsavgift	600	450

Instruktör SFI, STI och MCCI	Avgift 2018	Avgift 2019
Första utfärdande av certifikat	1 000	700
Årsavgift	600	450
Utökning med ny typ av luftfartyg eller FTD	700	500

Utöver förändringarna ovan föreslår vi att en ny grundavgift införs för utfärdande av kabinbesättningsintyg som avser de tillfällen då innehavaren inte längre kan vända sig till det flygbolag som ska utfärda intyget eller har utfärdat intyget, beroende på att flygbolaget upphört att existera. Det kan handla om ett första utfärdande av intyg eller utskrift av dubblett. Avgiften är på 500 kronor och ska täcka våra kostnader för handläggningen.

Konsekvenser av förändringen

Förslaget på att sänka årsavgifter och grundavgifter för de olika certifikaten och behörigheterna bör ge en positiv effekt, särskilt för innehavare av trafikflygarcertifikat, ATPL, MPL och CPL där avgiften sänks med cirka 30 procent. Avgifter för flygledare, privatflygar-, segel- ultra- och ballongförarcertifikat sänks med drygt 23 och 25 procent.

Införandet av grundavgift för utfärdande av kabinbesättningsintyg bör inte innebära någon större negativ påverkan på kollektivet.

4.4 Flygoperativ verksamhet

4.4.1 Transport av farligt gods - helikopteroperatörer

Beskrivning av området

Det finns ämnen och produkter som kan innebära risker för hälsa, säkerhet, egendom eller miljö när de transporteras eller används. Dessa ingår i begreppet farligt gods. Det är Transportstyrelsen som utfärdar tillstånd för transport av farligt gods, Dangerous goods (DG).

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi vill införa en möjlighet till ett begränsat DG tillstånd för helikopteroperatörer. Därför föreslår vi att

- avgift för tillståndsprövning av begränsat DG tillstånd för helikopter ändras från 44 800 kronor till löpande timtaxa på 1 400 kronor/timme.
- årsavgiften för ett begränsat DG tillstånd sänks från 17 300 kronor till 8 500 kronor.

Särskilda godkännanden/tillstånd	Avgift för tillståndsprövning	Årsavgift
Subpart G – begränsat farligt gods – CAT helikopter eller SPO helikopter	Löpande avgift enligt 2 kap. 7§	8 500 kr

Vi föreslår också att en operatör som har begränsat DG tillstånd både för SPO och CAT operationer med helikopter endast debiteras *en* årsavgift för begränsat DG tillstånd.

Tidigare har, med ett undantag, enbart flygplansoperatörer ansökt och erhållit tillstånd för att utföra frakt av farligt gods. Helikopteroperatörerna flög mest bruksflyg, idag kallat SPO, med helikopter och använde ett annat regelverk där det fanns möjlighet till ”begränsat” DG tillstånd. Den

möjligheten finns inte längre eftersom helikopteroperatörernas alla aktiviteter numera regleras i EU förordning 965/2012.

Transportstyrelsen anser att det tillståndet som de flesta helikopteroperatörerna vill ta ut inte innefattar ett obegränsat tillstånd och att de därför inte ska betala samma avgift. Ett ”begränsat DG tillstånd” kräver inte lika mycket handläggning och inte heller lika mycket tillsyn därefter.

Vilka konsekvenser medför förändringen

De föreslagna förändringarna innebär sänkning av avgifterna och kommer att ha en positiv effekt på helikopteroperatörerna och flygsäkerheten. De kommer inte att behöva ta ut ett obegränsat DG tillstånd utan bara ta ut vissa delar vilket gör det enklare att ansöka.

4.5 Flygtrafiktjänst

4.5.1 Lägre avgifter för tillsyn av leverantörer av flygtrafiktjänster

Beskrivning av området

Området innefattar leverantörer som tillhandahåller en eller flera tjänster inom flygtrafiktjänster. Det är Transportstyrelsen som utfärdar tillstånd för att bedriva någon flygtrafiktjänst. Vi kontrollerar och följer upp leverantörernas verksamhet för att säkerställa att flygsäkerheten upprätthålls. I Sverige finns för närvarande 23 leverantörer av flygtrafiktjänster i olika storlekar. De minsta organisationerna har färre än 10 medarbetare och är kommunala bolag vid någon av de så kallade regionala flygplatserna. De största är andra myndigheter som SMHI, Luftfartsverket och Sjöfartsverket.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår en sänkning av en stor del av årsavgifterna för tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster, eftersom intäkterna av avgifterna för tillsynen överstiger våra kostnader och vi vill undvika att bygga upp ett överskott. Bakgrunden är en förändrad tillsynsmetodik där mer kan kontrolleras på färre timmar. De avgiftsförändringar som vi föreslår finns i tabellerna nedan.

Enheter som utövar flygtrafikledningstjänst (ATS) exklusive ACC	Årsavgift 2018	Årsavgift 2019
Avgift för ATC-enhet per torn (1–4 torn) om antalet rörelser per år uppgår till högst 50 000	114 000	83 000

Avgift för ATC-enhet per torn (1–4 torn) om antalet rörelser per år överstiger 50 000	257 000	187 000
Tilläggsavgift för ATC-enhet per torn (fler än 4 torn)	75 000	55 000
Avgift per AFIS-enhet och verksamhetsort	68 000	50 000

Enheter som utövar flygtrafikledningstjänst (ATS) ACC	Årsavgift 2018	Årsavgift 2019
Avgift per ACC-enhet och verksamhetsort	417 000	346 000

Enheter som utövar luftrumspanering (ASM)	Årsavgift 2018	Årsavgift 2019
Avgift per organisation, ASM	104 000	68 000

Enheter som utövar kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (CNS)	Årsavgift 2018	Årsavgift 2019
CNS – eget tillstånd 1–4 anl. per verksamhetsort	58 800	44 000
CNS – eget tillstånd 5– anl. per verksamhetsort	31 700	24 000
CNS – kombinerat tillstånd per verksamhetsort	25 100	19 000

Enheter som utövar flygvädertjänst (MET)	Årsavgift 2018	Årsavgift 2019
Avgift per MET-enhet och verksamhetsort	132 000	94 000
Avgift per AIS-enhet och verksamhetsort	200 000	117 000

Enheter som utövar flygräddningstjänst (SAR)	Årsavgift 2018	Årsavgift 2019
Avgift SAR	149 000	104 000

Organisation som utför flygmätning	Årsavgift 2018	Årsavgift 2019
Organisation som utför flygmätning	77 000	55 000

Konsekvenser av förändringen

De föreslagna förändringarna innebär lägre kostnader för leverantörer av flygtrafiktjänster och bör ha en positiv effekt.

4.6 Luftfartsskydd

4.6.1 Lägre årsavgift för tillsyn av tredjepartslogistik

Beskrivning av området

De företag som skickar flygfrakt och som omfattas av föreskrifter för luftfartsskydd måste vara certifierade av Transportstyrelsen. En förutsättning för att kunna ha ett godkännande är att det bedrivs verksamhet som omfattas av kraven enligt våra föreskrifter.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Företag som hanterar tredjepartslogistik betalar i dag samma avgift för tillsyn som en fraktterminal. Vi föreslår att dessa företag får en särskild avgiftskategori, eftersom de inte kräver lika mycket tid vid tillsyn som en fraktterminal. Avgifter som vi föreslår för en tredjepartslogistik är följande:

- årsavgift för tredjepartslogistik – 21 500 kronor
- tilläggsavgift per extra verksamhetsort med fraktterminal, tredjepartslogistik – 13 400 kronor.

De företag som har ett godkännande som kända avsändare av flygfrakt och som har tredjepartslogistikverksamhet betalar i dag 6 000 kronor i avgift. Det har införts en ändring i regelverket som tydliggör kravbilderna och det är inte längre möjligt för dessa företag att tillhöra kategorin *känd avsändare*, utan alternativet är att flyttas till kategorin *säkerhetsgodkänd fraktagent* med 51 600 kronor i årsavgift. Vi föreslår att dessa företag i stället för att betala en årsavgift på 51 600 kronor ska tillhöra kategorin *tredjepartslogistik* och betala en årsavgift på 21 500 kronor.

Konsekvenser av förändringen

De som påverkas av avgiftsförändringen är nya tredjepartslogistikföretag som ansöker om ett säkerhetsgodkännande. Vi beräknar att det tillkommer ytterligare 2 nya företag under 2018.

De företag som i dag har ett säkerhetsgodkännande och bedriver tredjepartslogistik betalar samma avgift som en fraktterminal, vilket innebär en avgift på 51 600 kronor. Det finns för närvarande 2 företag som har ett säkerhetsgodkännande och som har tredjepartslogistikverksamhet. Även för dessa företag kommer avgiften att minska med 30 500 kronor, vilket medför en positiv effekt för företagen.

De företag som har ett godkännande som kända avsändare av flygfrakt och har tredjepartslogistikverksamhet betalar i dag 6 000 kronor i årsavgift. Det

har införts en ändring i regelverket som tydliggör kravbilden och det är inte längre möjligt för dessa företag att tillhöra kategorin *känd avsändare*, utan de skulle i stället flyttas till kategorin *säkerhetsgodkänd fraktagent* med 51 600 kronor i årsavgift. Det vi föreslår innebär att även dessa företag får en egen kategori som tredjepartslogistik och betalar en årsavgift på 21 500 kronor i stället. Det finns i dag cirka 10 sådana företag.

4.7 Övrigt - auktorisationer

Avgiftsförändringar som trädde ikraft den 1 januari 2018 omfattar bland annat nya årsavgifter för tillsyn av verksamhet enligt kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, bilaga VIII (Del SPO). Avgifterna består av en grundavgift och ett tillägg för tillkommande auktorisationer. De som kan påverkas negativt av förändringen som avser avgifter för tillkommande auktorisationer är de som har bruksflygsverksamhet. Detta eftersom vi tar ut en tilläggsavgift på 1 000 kronor för varje auktoriserad verksamhetsform, vilket leder till ökade kostnader beroende på hur många auktorisationer man ansöker om.

Efter att ha utvärderat detta föreslår vi att avgiften är oförändrad till 2019 men att någon avgift inte tas ut för fler än 20 verksamhetsformer. Det innebär att vi sätter ett tak för den totala kostnaden som inte kan överstiga 20 000 kronor.

5 Förslag på förändringar inom sjöfart

Förslag på förändringar i korthet:

Inom sjöfartsområdet föreslår vi bland annat en ny avgift för utfärdande av certifikat om ansvar för vrak. Avgiften är däremot inte ny för fartygsägare, eftersom de tidigare ansökt och betalat avgift för detta i någon annan stat. Vi föreslår även en fast avgift utöver löpande avgift för tillståndsprovning och tillsyn avseende säkerhetsorganisation för rederier och fartygs säkerhetsorganisation. Även en lägre avgift för rapportering av mönstringsuppgifter till sjömansregistret föreslås.

5.1 Rederier och fartyg

5.1.1 Fast avgift utöver löpande avgift för tillståndsprovning och tillsyn avseende säkerhetsorganisation för rederier och fartygs säkerhetsorganisation

Beskrivning av området

Tillståndsprovning och tillsyn utförs på nya och befintliga rederier och deras fartyg. Många av de berörda fartygen och rederierna omfattas av regelverket för nationell sjöfart, vilket innebär förlängda intervaller mellan tillsynstillfällena för sjöfartsskydd och säkerhetsorganisation.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Nuvarande avgifter täcker inte våra kostnader, eftersom en stor del av tillsynen utgörs av restid. Vi föreslår därför att vi utöver en fast avgift på 2 800 kronor även tar ut en löpande avgift på 1 400 kronor per timme för tillståndsprovning och tillsyn avseende rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Detsamma gäller för tillståndsprovning avseende sjöfartsskydd för fartyg.

Vilka konsekvenser medför förändringen

Fartygen som omfattas av avgiftsförändringen är en stor del av det totala kollektivet. Ett utökad avgiftsuttag innebär högre kostnader för den som måste betala avgiften. Men intervallet mellan tillståndsprovning och tillsynstillfällena ökar för merparten av de berörda, vilket i många fall leder till en minskad kostnad över en femårsperiod.

5.1.2 Lägre avgift för rapportering av mönstringsuppgifter till sjömansregistret

Beskrivning av området

Det framgår av 22 § mönstringslagen (1983:929) att Transportstyrelsen ska föra ett register över sjömän och handelsfartyg där sjömän tjänstgör – sjömansregistret. Sjömansregistret innehåller de uppgifter som rapporterats in från fartygen och vilka behörigheter som utfärdats.

Alla svenska handelsfartyg om minst 20 brutto samt bareboat-chartrade utländska handelsfartyg är mönstringspliktiga. Det är endast redaren eller befälhavaren på ett fartyg som har rätt att rapportera in mönstring, inte en enskild sjöman. Inrapporteringen ska innehålla uppgift om när en sjöman tillträder eller frånträder en befattning ombord.

För att administrera detta register tar vi ut en avgift av de fartyg som enligt mönstringslagen är skyldiga att rapportera.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen föreslår en sänkning av avgiften för rapportering av mönstringsuppgifter till sjömansregister från 2 500 kronor till 1 500 kronor. Detta kan vi föreslå tack vare effektiviseringar i det nya it-lösningssystemet. Systemet har byggts om, vilket ger upphov till fler möjligheter till automatisering. Den nya it-lösningen har också gjort att fler inrapporteringar än tidigare sker via e-tjänsterna, vilket sänker kostnaderna eftersom den manuella handläggningen minskar.

Vilka konsekvenser medför förändringen

De fartyg som omfattas är handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 20 (cirka 12–14 meter) och större. Totalt omfattas 633 svenska fartyg av avgiftssänkningen.

De fartyg som omfattas tillhör både stora och små företag men totalt kommer kollektivet av svenska redare att få minskade kostnader med 633 000 kronor.

5.1.3 Tillsyn av fartyg som omfattas av regler för nationell sjöfart och internationella konventioner

Beskrivning av området

De fartyg som omfattas av regelverket för nationell sjöfart har en avgiftsmodell som bygger på nationella certifikat med en tillsynsmodell som innebär riskbaserad tillsyn. Avgiften är därför beräknad på att intervallet av tillsynsaktiviteter i regel sjunker jämfört med dagens periodiska besiktningar. I arbetet med att införa det nationella regelverket har vi identifierat fartyg som omfattas både av det nationella regelverket och internationella konventioner. De internationella certifikaten ska ha tillsyn enligt gällande internationellt regelverk och den är därför periodisk och utanför vår riskbaserade tillsynsmodell. Det innebär att vi kommer att lägga mer tid på dessa fartyg i förhållande till vad som planerats.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Eftersom vi kommer att lägga mer tid på de fartyg som omfattas av både det nationella regelverket och internationella konventioner, bör avgifterna spegla omfattningen på tillsynen. Vi föreslår därför att dessa fartyg utöver sin årsavgift debiteras en fast avgift på 3 500 kronor samt löpande avgift på 1 400 kronor per timme för tillsynsaktiviteter som härrör till internationella certifikat.

Vilka konsekvenser medför förändringen

Antalet fartyg som omfattas av denna förändring är inte fastställt men de uppskattas inte vara särskilt många. Vi bedömer att kostnadsökningen inte bli betungande, eftersom tillsynen i regel sker endast två gånger på en femårsperiod.

5.1.4 Försäkring för ansvar för vrak

Beskrivning av området

Den internationella konventionen om ansvar för avlägsnande av vrak, den så kallade vrakkonventionen, trädde i kraft internationellt den 18 maj 2007. I Sverige trädde konventionen i kraft den 3 februari 2018. Fartyg med en bruttodräktighet över 300 är skyldig att ta ansvar för att avlägsna vrak som kan vara en fara för miljö eller för andra fartyg. Fartyget ska ha en försäkring som täcker detta.

Transportstyrelsen utfärdar ett certifikat som intygar att fartyget har en tillräcklig försäkring. Det rör sig om upp till 200 certifikat per år. Alla fartyg som är svenskflaggade med en bruttodräktighet över 300 har en skyldighet att söka dessa försäkringscertifikat i Sverige från det datum som Sverige

tillträdde konventionen. Tidigare har svenskflaggade fartyg sökt försäkringscertifikat i någon stat där konventionen redan trätt ikraft.

Försäkringscertifikaten utfärdas till fartyg och gäller under försäkringstiden, vanligtvis ett år.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att täcka våra kostnader förknippade med utfärdande av försäkringscertifikat föreslår vi en fast avgift på 2 500 kronor.

Vilka konsekvenser medför förändringen

De som påverkas av förändringen är samtliga fartygsägare med svenskflaggade fartyg. Sedan den 3 februari 2018 söker dessa fartyg försäkringscertifikat i Sverige. Tidigare har de varit tvungna att söka certifikat i någon annan stat och betalat avgifter för det. Att vi inför en avgift för utfärdande av certifikat har ingen negativ påverkan för fartygsägare, eftersom de redan tidigare betalat en avgift för detta men i en annan stat.

6 Förslag på förändringar inom vägtrafik

Förslag på förändringar i korthet:

Inom vägtrafik föreslår vi justering av vägtrafikregisteravgiften.

6.1 Fordonsägare

6.1.1 Vägtrafikregisteravgiften

Beskrivning av området

Den så kallade vägtrafikregisteravgiften tas ut för att finansiera registerhållningen för fordon och fordonsägare. Intäkter från vägtrafikregisteravgiften ska täcka våra kostnader för förvaltning och utveckling av vägtrafikregistret samt kostnader förknippade med automatiserad och manuell ärendehandläggning.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen föreslår en höjning av vägtrafikregisteravgiften från 50 kronor till 65 kronor.

Vi har sedan tidigare upparbetat betydande ekonomiska överskott av vägtrafikregisteravgiften. För att komma tillrätta med överskottet genomfördes en tillfällig avgiftssänkning 2015. Till följd av högre kostnader har dock överskottet minskat snabbare än beräknat, vilket innebär att vägtrafikregisteravgiften behöver höjas tidigare än planerat, det vill säga redan från och med 2019.

Vilka konsekvenser medför förändringen

Förändringen påverkar samtliga fordonsägare. Vi bedömer att avgiftshöjningen på 15 kronor har en minimal påverkan på brukarkollektivet.