

Datum
2017-06-15

Jasmina Hasic
Ekonomiavdelningen

Beskrivning av avgiftsförändringar 2018

Innehåll

BESKRIVNING AV AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR 2018.....	1
1 GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSEN.....	4
1.1 Full kostnadstäckning – en viktig princip	4
1.2 Motprestation för avgiften	4
1.3 Avgifterna ska vara i balans.....	4
1.4 Vi har olika typer av avgifter	4
2 GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR VÅRA KOSTNADER.....	5
2.1 Vad våra kostnader består av	6
3 DET TOTALA AVGIFTSUTTAGET.....	7
3.1 Järnväg	7
3.2 Luftfart.....	7
3.3 Sjöfart.....	7
3.4 Vägtrafik.....	8
3.5 Sammanfattning av konsekvenserna	8
4 FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM JÄRNVÄG.....	9
4.1 Godkännande av fordon, delsystem och spåranläggning och undantag från tekniska specifikationer	9
4.2 Registerhållning	10
4.2.1 Registerhållning av järnvägsfordon	10
4.3 Övrigt	11
4.3.1 Marknadstillsyn – ett förtydligande	11
5 FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM LUFTFART	12
5.1 Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer	12
5.1.1 Extra verksamhetsort för Del M, kapitel F och auktorisationsbevis (AUB)	12
5.1.2 Uppdelning av årsavgiften för godkända tillverkningsorganisationer	13
5.2 Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd	14
5.2.1 Teoriprov, privat- och trafikflygarcertifikat, certifikat för flygledare, flygläkare och språkkontrollanter	14
5.3 Utbildnings- och skolverksamhet.....	16
5.3.1 Utbildnings- och skoltillstånd för pilotutbildningar	16

5.3.2	Utbildnings- och skoltillstånd för underhållspersonal	18
5.4	Flygoperativ verksamhet.....	19
5.4.1	Flygoperativa tillstånd för bruksflyg och luftballong.....	19
5.4.2	Ny årsavgift för kommersiell verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden	22
5.5	Flygplatser	23
5.5.1	Tillsyn av flygplatser	23
5.6	Luftfartsskydd.....	24
5.6.1	Godkännande av instruktörer	24
5.7	Övrigt	25
5.7.1	Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer – ett förtydligande	25
6	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM SJÖFART	26
6.1	Fartyg.....	26
6.1.1	Tillsyn av fartyg.....	26
6.1.2	Skeppsmätning.....	28
7	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM VÄGTRAFIK	30
7.1	Tillsyn och kontroll	30
7.1.1	Hållbarhetsprovning.....	30
7.2	Förutbildning och anordnare av kunskapsprov för förarbevis	31
7.2.1	Tillståndsprovning och tillsyn – förarutbildning och förarprovning	31
7.3	Vägtrafik.....	35
7.3.1	Tillsyn enligt vägsäkerhetslagen	35
7.4	Tillstånds- och andra provningar	36
7.4.1	Typgodkännande av system, komponenter eller separat teknisk enhet.....	36
7.4.2	Saluvagnslicens.....	37
7.5	Körkort	38
7.5.1	Avgifter inom körkortsområdet	38
7.6	Yrkestrafik.....	40
7.6.1	Tillstånd för biluthyrning	40
7.7	Övriga avgifter inom vägtrafik	41
7.7.1	Färdskrivarkort och utfärdande av taxiförarlegitimation	41

1 **Gemensamma principer för Transportstyrelsen**

Det finns gemensamma förutsättningar för hur avgifter ska tas ut 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 Transportstyrelsens styrelse.

1.1 **Full kostnadstäckning – en viktig princip**

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 för avgiften**

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

I det enkla fallet 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 fallet 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, till exempel inom registerhållning. Även om den enskilde inte får en direkt motprestation, är vi skyldiga att föra register och därmed ta ut avgifter.

1.3 **Avgifterna ska vara 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 däremot 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 kostnader

Avgifterna bygger på den tid som läggs ner hos oss inom varje verksamhet. Varje medarbetare redovisar all sin tid på den verksamheten som han eller hon arbetar med. 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 verksamheter.

Vi arbetar mycket med uppföljning av våra kostnader och vår tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna avser rätt område och rätt avgiftsbetalare.

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. Vi har sedan 2012 genomfört ett effektiviseringsarbete och vi ser att våra kostnadsbesparingar sedan dess uppgår till cirka 300 miljoner kronor.

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:

- Personalkostnader – 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, till exempel registerhållningen. Kostnaderna består då av
 - systemutvecklingen
 - den tekniska driften
 - förvaltningen av systemet
 - 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 2017 och 2018 samt förändringarna i kronor och procent.

Trafikslag	2017	2018	Förändring (tkr)	Förändring (%)
Järnväg	70 300	65 500	-4 800	-7%
Luftfart	245 700	251 000	5 300	2%
Sjöfart	59 000	53 000	-6 000	-10%
Vägtrafik	954 000	979 000	25 000	3%
Totalt	1 329 000	1 348 500	19 500	1%

3.1 Järnväg

Regeringen har fattat beslut om att det ackumulerade underuttaget av avgifter inom järnvägsområdet till och med 2015 ska skrivas av. Till följd av de ändrade förutsättningarna föreslår vi avgiftssänkningar, vilket tillsammans med minskade volymer leder till att avgiftsuttaget 2018 också minskar. Av den totala förändringen på 4,8 miljoner kronor utgör cirka 3 miljoner kronor sänkta avgifter och resterande del minskad volym.

3.2 Luftfart

Inom luftfartsområdet beror det ökade avgiftsuttaget under 2018 främst på ökade volymer inom vissa områden. Detta avser bland annat myndighetsavgiften, där vi räknar med ökade volymer som innebär högre intäkter på cirka 3,2 miljoner kronor. Vi räknar även med ökade volymer inom tillståndsprovning och därmed ökade intäkter med cirka 1 miljon kronor. I övrigt beror det ökade avgiftsuttaget på höjda avgifter samt införande av den nya avgiften (under 2017) för tillsyn av flygplatsavgifterna.

3.3 Sjöfart

Regeringen har fattat beslut om att det ackumulerade underuttaget av avgifter inom tillsyn av fartyg på sjöfartsområdet till och med 2015 ska skrivas av, vilket innebär att vi inte behöver ta igen det historiska underskottet. Vi föreslår inga avgiftshöjningar inför 2018 utan endast ändringar i avgiftsstrukturen, vilket är en följd av ändrade regler inom tillsyn av fartyg.

3.4 Vägtrafik

Det ökade avgiftsuttaget under 2018 inom vägtrafik förklaras främst med ökade intäkter inom körkortsområdet, cirka 28 miljoner kronor. Vi föreslår ändring av avgiftsstrukturen, vilket innebär att vi ersätter dagens tolv avgifter med en enda, höjd avgift. Ökningen av avgiftsuttaget består till hälften av högre volymer inom körkortsområdet och till hälften av den föreslagna avgiftshöjningen. Den föreslagna avgiftshöjningen beräknas vara stabil och ska täcka våra kostnader på 5 års sikt.

3.5 Sammanfattning av konsekvenserna

De avgiftsförändringar som föreslås inför 2018 finns inom olika områden inom varje trafikslag. Inom järnvägsområdet föreslår vi enbart sänkning av avgifter, vilket bör ha positiv effekt.

Förändringar inom sjöfartsområdet är begränsade till skeppsmätning och tillsyn av fartyg och innebär ändrad struktur samt lägre avgifter från Transportstyrelsen för de berörda.

Inom luftfart görs avgiftsjusteringar inom olika områden. Även om vi föreslår höjningar av en del avgifter, ser vi ändå att justeringarna inte systematiskt ger stora sammanlagda höjningar för enskilda kategorier av företag.

När det gäller vägtrafik föreslås till största delen sänkning av avgifter. Den största förändringen som föreslås är inom körkortsområdet men vi bedömer att fördelarna överväger nackdelarna och förväntas ha en positiv effekt.

4 Förslag på förändringar inom järnväg

Förslag på förändringar i korthet:

Till följd av regeringens beslut om avskrivning av det ackumulerade underuttaget inom järnvägsområdet och effektiviseringar föreslår vi sänkning av en del avgifter. Avskrivningen innebär också att vi inte behöver ta igen det historiska underskottet och inte heller höja avgifter till 2018. De avgifter som är oförändrade ligger på en nivå där intäkter motsvarar våra kostnader. Totalt minskar avgiftsuttaget med cirka 5 miljoner kronor.

På grund av de kommande förändringar som fjärde järnvägspaketet innebär 2019 ändras inte avgifterna för tillsyn av järnvägsföretag inför 2018.

4.1 Godkännande av fordon, delsystem och spåranläggning och undantag från tekniska specifikationer

Beskrivning av området

Transportstyrelsen ska godkänna nya, moderniserade och ombyggda fordon och andra delsystem inom järnväg innan de tas i bruk. För att bli godkända ska delsystem uppfylla föreskrivna krav på säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. Vidare ska de uppfylla krav som finns i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som fastställs av EU-kommissionen. För tunnelbana och spårväg gäller att vi 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 som är relaterad till en ansökan om godkännande ska sökanden betala en löpande avgift med en timtaxa för varje påbörjad 30-minutersperiod. Vi föreslår sänkning av timtaxan från 1 600 kronor till 1 400 kronor.

Den föreslagna förändringen beror främst på att regeringen beslutat att skriva av det ackumulerade underuttaget inom järnvägsområdet, vilket uppstod på grund av att en del avgifter inte täckte våra kostnader. En av dessa är avgiften inom godkännanden, vilket reglerades genom avgiftshöjning inför 2017. Som följd av förändrade förutsättningar och effektiviseringar inom it-området kan vi återgå till den tidigare avgiftsnivån på 1 400 kronor/timme, vilket motsvarar de beräknade kostnader vi kommer

att ha. De minskade it-kostnaderna innebär också att vi kan återgå till den tidigare avgiftsnivån utan att nya underskott uppstår.

Konsekvenser av förändringen

Förslaget innebär en kostnadssänkning för alla som söker godkännande. Många godkännandearenden är okomplicerade och tar färre än 10 timmar att handlägga. För sådana ärenden blir kostnadssänkningen 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 kostnadssänkningen 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, vilket gör att enbart den sänkningen inte får så stor effekt hos de större aktörerna. Vissa aktörer omfattas dock även av förslag på sänkta avgifter inom registerhållning, vilket totalt bör ha positiv effekt.

4.2 Registerhållning

4.2.1 Registerhållning av järnvägsfordon

Beskrivning av området

Varje medlemsstat inom EU ska föra ett nationellt register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Registret över järnvägsfordon ingår i den verksamhet som ska finansieras med avgifter. Alla som är innehavare av ett godkänt järnvägsfordon ska betala registerhållningsavgiften som är lika stor för varje järnvägsfordon och faktureras i början av verksamhetsåret för de fordon som då finns i registret. I registret finns över 16 700 fordon för vilka registerhållningsavgift ska betalas. I registret finns också cirka 2 200 avställda fordon och 1 400 museifordon som är avgiftsbefriade.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För varje järnvägsfordon som registrerats i Transportstyrelsens register över järnvägsfordon ska fordonsinnehavaren betala en årlig registerhållningsavgift. Vi föreslår att registerhållningsavgiften ska sänkas från 300 kronor till 200 kronor.

Den föreslagna förändringen är en följd av att regeringen beslutat att skriva av det ackumulerade underuttaget inom järnvägsområdet, vilket uppstod på grund av att en del avgifter inte täckte våra kostnader. En av dessa är också registerhållningsavgiften för järnvägsfordon, som justerades genom avgiftshöjning inför 2017. Till följd av de ändrade förutsättningarna som innebär att vi inte behöver ta igen det historiska underskottet kan denna avgift sänkas så att den motsvarar de kostnader vi beräknar att ha framöver. Det är däremot inte möjligt att återgå till den tidigare avgiftsnivån, eftersom verksamheten i så fall skulle generera nya underskott.

Konsekvenser av förändringen

De som berörs av förändringen är innehavare av godkända järnvägsfordon. Avgiftssänkningen har störst effekt för de företag som äger många fordon och även omfattas av avgiftssänkningen för godkännande av fordon och komponenter. Även om sänkningen utgör en liten andel av de berörda företagens omsättning bör den ha en positiv effekt.

4.3 Övrigt

4.3.1 Marknadstillsyn – ett förtydligande

Transportstyrelsen har gjort ett förtydligande i avgiftsföreskriften (4 kap. 6 §) vilket innebär att endast de som omfattas av kravet på marknadstillsyn enligt järnvägslagen omfattas av avgiftskravet för sådan tillsyn. Enligt 1 kap. 1 a § 2 järnvägslagen gäller inte bestämmelserna om kapacitetstilldelning och avgifter för kapacitet för så kallade industrispår, det vill säga järnvägsnät, som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Marknadstillsyn utövas därför inte och någon avgift för marknadstillsyn tas inte heller ut.

Transportstyrelsen tillämpar redan detta idag och innebär därför inte någon ändring i sak utan är endast ett förtydligande i föreskriften.

5 Förslag på förändringar inom luftfart

Förslag på förändringar i korthet:

Inom luftfartsområdet är en del av de föreslagna avgiftsförändringarna anpassningar till nya regelverk, till exempel för bruksflyg inom flygoperativ verksamhet.

Vi föreslår sänkningar av avgifter för tillsyn av flygplatser men även för olika certifikat. Eftersom vi har kravet på oss om full kostnadstäckning, föreslås även en del avgiftshöjningar för att uppnå en sådan inom andra områden.

Justeringar i grunderna för avgiftsuttagets storlek föreslås inom till exempel tillverknings- och utbildningsorganisationer.

Totalt räknar vi att avgiftsuttaget inom luftfartsområdet kommer att öka med cirka 5 miljoner kronor vilket beror mest på ökade volymer.

5.1 Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer

5.1.1 Extra verksamhetsort för Del M, kapitel F och auktorisationsbevis (AUB)

Beskrivning av området

Underhållsverkstäder (Del M, kapitel F) utför underhåll av luftfartyg och är små organisationer, oftast enmansföretag. Det finns för närvarande sjutton godkända Del M kapitel F tillstånd i Sverige.

Underhållsverkstäder med nationellt tillstånd (auktorisationsbevis, AUB) utför underhåll av nationella luftfartyg. Organisationerna är i de flesta fall små men det förekommer även AUB tillstånd inom stora organisationer. Det finns för närvarande sexton godkända AUB tillstånd i Sverige.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över dessa organisationer.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att täcka kostnader för granskning av extra verksamhetsorter och för att ha ett avgiftssystem som är harmoniserat med avgifter för övriga tillståndsområden där extra verksamhetsort kan förekomma föreslår vi att nya avgifter införs för extra verksamhetsort för verkstäder

- med tillstånd för Del M kapitel F på 7 300 kronor

- med auktorisationsbevis (AUB) enligt nationella regler på 2 000 kronor.

Konsekvenser av förändringen

I nuläget finns inte något godkänt Del M kapitel F tillstånd med extra verksamhetsort. Eftersom det skulle kunna komma en ansökan om extra verksamhetsort även för dessa tillstånd, förbereder vi för en sådan avgift.

Den nya avgiften ligger på mellan 14 och 35 procent av den ordinarie årsavgiften beroende på det antal behörigheter som organisationen har och bedöms spegla det extra arbete som det medför att granska en extra ort. Grundavgiften stiger med högre antal behörigheter.

I dag finns två godkända AUB tillstånd med två extra verksamhetsorter vardera. Det ena är en stor organisation och det andra en relativt liten. Tilläggsavgiften bedöms inte ge någon större påverkan på vare sig den lilla eller den stora organisationen.

5.1.2 Uppdelning av årsavgiften för godkända tillverkningsorganisationer

Beskrivning av området

Tillverkningsorganisationer (Del 21G) kan tillverka kompletta luftfartyg samt även delar och utrustningar. Organisationer i Sverige med godkända tillstånd i dag tillverkar endast delar och utrustningar till luftfartyg, eftersom Sverige inte har någon tillverkning av kompletta luftfartyg. Det är stor spridning på omfattningen av tillverkningen inom organisationerna.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över tillståndsinnehavarna med minst ett besök på plats per år. Hela verksamheten, inklusive samtliga godkända adresser i tillståndet, ska kontrolleras under en 24-månadersperiod. Det finns för närvarande tolv godkända Del 21G tillstånd i Sverige.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att få en mer anpassad tillsyn samt rättvisande årsavgift för Del 21G tillverkningsorganisationer föreslår vi att dagens årsavgift på 150 000 kronor delas upp i två avgiftsnivåer:

- en lägre årsavgift på 130 000 kronor för organisationer med lågt tillsynsbehov
- en högre årsavgift på 155 000 kronor för organisationer med normalt tillsynsbehov.

Vi kommer samtidigt att minska tillsynsomfånget för de organisationer som bedöms ha mindre tillsynsbehov på grund av sin lägre komplexitet och bedömda risk, vilket medför en sänkt avgift för dessa organisationer jämfört med dagens avgift.

Vi har – utöver de minimikraven som styrs av gällande EU-förordning – en riskbedömning baserad på fasta kriterier för att fastställa tillsynsbehovet för respektive tillståndshavare.

Konsekvenser av förändringen

Av de tolv godkända organisationer som finns i Sverige nu bedöms i nuläget nio organisationer få lägre avgift än i dag. För övriga organisationer som får normal tillsyn (motsvarande dagens tillsyn) kommer avgiften att höjas. Vi bedömer inte att höjningen kommer att ha negativ påverkan på dessa organisationer. De godkända tillverkningsorganisationerna är oftast större organisationer och tillverkar olika typer av flygplansdelar och konkurrerar därmed inte med varandra.

Några organisationer har även ett godkänt utbildningstillstånd och berörs av förändringar för det tillståndet, se 5.3.2. Men eftersom avgiften för både Del 21G och Del 147 antingen sänks eller endast höjs något, bedöms förändringarna inte få någon större negativ effekt.

5.2 Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd

5.2.1 Teoriprov, privat- och trafikflygarcertifikat, certifikat för flygledare, flygläkare och språkkontrollanter

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.

För att en pilot ska få ett certifikat måste han eller hon göra ett teoretiskt prov. Transportstyrelsen utfärdar flygcertifikat med hjälp av ett digitalt system för teoretisk examination av piloter. Teoriproven genomförs online i systemet PEXO. Vi genomför strax under 6 000 teoriprov varje år.

Piloter och flygledare måste också visa att de har tillräcklig språkkompetens för att använda flygradio. Denna bedömning görs genom språktest med en språkkontrollant. Det är Transportstyrelsen som utbildar och fortbildar språkkontrollanterna.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Efter vår årliga översyn av avgifterna visar beräkningar för 2018 att avgifter för certifikat sannolikt kommer att generera framtida överskott. För att motverka detta föreslår vi sänkning av årsavgifter för ett antal certifikat. En del justeringar är marginella och innebär endast avrundningar. För innehavare av **trafikflygarcertifikat, CPL(A) och CPL(H)** är sänkningen däremot större, från 2 660 kronor till 1 400 kronor.

Vi tar ut en avgift för praktiskt prov för trafikflygarcertifikat och behörigheter i luftfartyg som är certifierade för två piloter. Ibland genomförs prov på flera besättningsmedlemmar vid samma tillfälle. För att få avgifter som bättre speglar våra kostnader föreslår vi att avgiften differentieras enligt följande:

- När en sökande gör prov eller omprov, 9 700/4 850 kronor (dagens avgift).
- När två sökande gör prov eller omprov vid samma tillfälle, 6 250/3 125 kronor.

Årsavgiften för **flygläkare** har genererat ett underskott och som ett steg för att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi höjning av avgiften från 2 600 kronor till 3 000 kronor. Samtidigt föreslår vi att man tar bort den separata grundavgiften på 350 kronor för ändring av flygläkarcertifikat med anledning av ny mottagningsadress. Kostnaden för ändringen inkluderas i stället i årsavgiften.

Eftersom omfattningen av en tillsyn varierar, bör det också påverka den avgift som tillståndsinnehavaren betalar. Vi föreslår därför att avgiften för **tillsynskontroll av ny mottagningslokal** som saknar tidigare godkännande hos flygläkare övergår från fast avgift på 10 900 kronor till löpande avgift med en timtaxa på 1 400 kronor/timme.

Även årsavgiften inklusive förlängning eller förnyelse för **språkkontrollanter** har genererat ett underskott, och därför föreslår vi höjning av avgiften från 900 kronor till 1 050 kronor.

Kostnader som rör teoriprov består till största delen av drift, uppdatering och förvaltning av det digitala teoriexaminationssystemet PEXO.

Kostnaderna för systemet, tillsammans med provvakter och övrigadministration, har överstigit intäkterna. föreslår vi även höjning av dessa avgifter enligt följande:

- grundavgift för CPL och ATPL från 6 500 kronor till 7 000 kronor

- grundavgift för IR/EIR från 6 500 kronor till 7 000 kronor
- avgift per delämningsprov eller omprov från 350 kronor till 400 kronor.

Konsekvenser av förändringen

Sänkning av årsavgifter för de olika certifikaten bör ge en positiv effekt, särskilt för innehavare av **trafikflygarcertifikat, CPL(A) och CPL(H)** där avgiften sänks med nästan 50 procent. Även differentiering av avgiften för **praktiskt prov** av två besättningsmedlemmar vid samma tillfälle bör ge en positiv effekt, eftersom avgiften blir lägre.

Höjning av **årsavgiften för flygläkare** bör inte leda till att någon flygläkare väljer att avsluta sin verksamhet. Om det ändå skulle vara så att några flygläkare gör det, kan det leda till att tillgängligheten till flygläkare försämras. Vi avser att bevaka utvecklingen inom det området.

När det gäller övergången från fast avgift till en avgift med löpande timtaxa för **tillsynsbesök hos flygläkare**, kan ändringen medföra antingen ett lägre eller högre avgiftsuttag jämfört med dagens grundavgift. Avgörande för detta är omfattningen av både förberedelsen inför och genomförandet av besöket. En osäkerhet kring den slutliga kostnaden med en löpande avgift kan få negativa effekter, eftersom avgiften blir mindre förutsägbar.

Språkkontrollanter som berörs av avgiftshöjningen utgör ett relativt litet kollektiv och kan vara känsligt för större avgiftshöjningar, men den föreslagna höjningen är marginell och kommer troligen inte att ha någon större negativ påverkan.

Den föreslagna avgiftshöjningen för **teoriprov** berör dem som ansöker om certifikat eller behörighet. För dessa är avgiften en del av en komplett relevant utbildning och en engångsavgift. Eftersom avgiftshöjningarna är marginella, bör det inte vara avgörande om utbildning ska påbörjas eller inte. Flygskolor och andra utbildare får inte ökade kostnader på grund av avgiftshöjningen och vi bedömer att elevunderlaget inte kommer att minska som en följd av denna höjning.

5.3 Utbildnings- och skolverksamhet

5.3.1 Utbildnings- och skoltillstånd för pilotutbildningar

Beskrivning av området

I enlighet med de nya reglerna, EASA Opinion 11/2016, kommer utbildningsformen **registrerad flygskola (RF)** att omformas till en deklarerad träningsorganisation (DTO). De nya reglerna börjar gälla den

4 april 2018. Det är Transportstyrelsen som kommer att utfärda tillstånd och utföra tillsyn även fortsättningsvis över dessa utbildningsorganisationer.

Vi genomför också löpande tillsyner av utbildningshjälpmedel (simulatorer) för att fastställa att de överensstämmer med relevanta tekniska krav och standard för ett certifieringsgodkännande.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Grundavgiften för ansökan till DTO exklusive kurser föreslås vara oförändrad i förhållande till nuvarande tillstånd för RF men även inkludera att två lokaliseringssorter ingår i grundavgiften. Däremot föreslår vi att en avgift införs med löpande timtaxa på 1 400 kronor/timme för tillsyn av extra lokaliseringssort utöver de två orter som ingår i grundtillståndet. Eftersom det är svårt att bedöma omfattningen av tillsynen, är det lämpligt att i början införa löpande timtaxa.

Kostnader som rör tillsyn av simulatorer överstiger intäkterna och under de senaste åren har det uppstått ett underskott. För att uppnå full kostnadstäckning och motverka att ännu större underskott uppstår föreslår vi höjning av avgifterna enligt följande:

- årsavgift för FNPT från 15 500 kronor till 17 800 kronor
- årsavgift för FFS från 23 700 kronor till 27 400 kronor
- årsavgift för FTD från 17 000 kronor till 19 500 kronor.

Konsekvenser av förändringen

De som berörs av förändringen gällande registrerad flygskola är utbildningsorganisationer som tillhandahåller praktisk utbildning till ett privatflygcertifikat (PPL/LAPL). Eftersom det inte föreligger en avgiftshöjning av grundtillståndet, bedömer vi inte att utbildningsorganisationerna påverkas negativt av förändringen.

Förändringen innebär dessutom en kostnadsreducering om en organisation har verksamheter på två lokaliseringssorter, eftersom det nu föreslås ingå i grundavgiften. Om fler än två orter ska ingå i ansökan, kan kostnaden för tillsynen vara svårbedömd och därmed kan investeringsviljan hos utbildningsorganisationerna möjligen minska. Detta eftersom det uppstår en osäkerhet kring den slutliga kostnaden som en avgift med löpande timtaxa kan leda till.

De som påverkas av avgiftshöjningarna för tillsyn av simulatorer är flygskolor och fristående simulatoroperatörer som tillhandahåller praktisk utbildning i ett utbildningshjälpmedel – simulator. Eftersom simulator är en

tekniskt avancerad utrustning som på ett kvalificerat sätt ska motsvara certifieringsstandard, krävs underhåll, uppdatering och modifieringar.

Vi bedömer att förändringen inte kommer att ha större negativ påverkan på verksamheter inom aktuella utbildningsorganisationer.

5.3.2 Utbildnings- och skoltillstånd för underhållspersonal

Beskrivning av området

Utbildningsorganisationer (Del 147) utbildar flygteknisk underhållspersonal som efter godkänd utbildning och erhållit certifikat får arbeta i underhållsverkstäder. Organisationer för typutbildning riktar sin utbildning mot specifika typer av luftfartyg och efter utbildning och praktik kan luftfartygstyperna skrivas in i ett av Transportstyrelsen utgivet certifikat.

Vi utövar tillsyn över båda typerna av utbildningsorganisationer med ett tillsynsbesök varje år. Vartannat år gör vi även stickprov av praktikverksamheten samt av eventuell utbildning och examination som sker på andra platser än vad som beskrivs i tillståndet. Tillsynsomfattningen samt nivån på grundavgiften är i nuläget samma för alla organisationer oavsett omfattning på verksamheten. Det finns för närvarande åtta godkända Del 147 tillstånd i Sverige.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att få en mer rättvisande avgift som bättre speglar våra kostnader för Del 147 utbildningsorganisationer föreslår vi att dagens årsavgift på 137 200 kronor delas upp i två avgiftsnivåer:

- en lägre årsavgift på 125 000 kronor för organisationer med mindre tillsynsbehov
- en högre årsavgift på 145 000 kronor för organisationer med normalt tillsynsbehov.

Vi har – utöver de minimikraven som styrs av gällande EU-förordning – en riskbedömning som är baserad på fasta kriterier för att fastställa tillsynsbehovet för respektive tillståndshavare.

Tillsynsomfånget kommer att minska för de organisationer som bedöms ha mindre tillsynsbehov, vilket medför en sänkt avgift för dessa organisationer jämfört med dagens avgift.

Enligt gällande EU-förordningar ska vi ha utökad kontroll av organisationer som bedriver utbildning eller examination på annan ort än godkänd lokaliseringssort. För att täcka våra kostnader för detta föreslår vi att en ny

avgift på 18 700 kronor införs. Därutöver tillkommer eventuella utrikes reskostnader för organisationer med verksamhet utomlands.

Vi föreslår också sänkta avgifter för

- extra godkänd lokaliseringsort för Del 147-tillstånd från 37 900 kronor till 18 700 kronor
- nationellt godkänd utbildningsorganisation från 36 700 kronor till 18 700 kronor.

Konsekvenser av förändringen

Av de åtta godkända organisationer som finns i Sverige i dag bedöms cirka tre få mindre tillsyn än i dag och därmed lägre kostnader. För övriga organisationer som får normal tillsyn (motsvarar dagens tillsyn) kommer avgiften att höjas.

Eftersom vi föreslår en ny avgift för organisationer som har verksamhet på annan ort än godkänd lokaliseringsort, kan det ha en påverkan på konkurrensförhållanden mellan olika utbildningsorganisationer både inom och utom Sverige. Den nya avgiften är dock en liten del av de ökade kostnaderna för organisationer som har verksamhet utomlands. Förutom egna resekostnader kopplade till egenkontroll ska de även framöver betala för Transportstyrelsens utrikes resekostnader.

5.4 Flygoperativ verksamhet

5.4.1 Flygoperativa tillstånd för bruksflyg och luftballong

Beskrivning av området

Från och med 21 april 2017 ska förordning (EU) nr 965/2012 tillämpas för specialiserad flygverksamhet. Den ersätter till stora delar våra nationella regler för bruksflyg.

Enligt det nya regelverket krävs att operatörer som bedriver specialiserad flygverksamhet¹ (specialised operation) ska deklarerat sin verksamhet och att de som bedriver en kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär (high risk commercial specialised operation)² ska ha en auktorisation för varje sådan verksamhetsform.

¹ All verksamhet, förutom kommersiell flygtransport, där luftfartyget används för särskilda aktiviteter, t.ex. jordbruk, bygg- eller anläggningsarbete, fotografering, lantmäteri, övervakning och patrullering eller reklamflygning.

² All kommersiell specialiserad flygverksamhet med luftfartyg som utförs över ett område där säkerheten för tredje man på marken sannolikt hotas i händelse av en nödsituation eller som, enligt beslut av den behöriga myndigheten på den plats där verksamheten utförs, på grund av sin

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över certifikat som vi har utfärdat, genomföra utredningar, inklusive rampinspektioner, och vidta åtgärder för att förhindra överträdelser. Vi ska föra en förteckning över alla organisationscertifikat och auktorisationer för specialiserad flygverksamhet som vi har utfärdat, liksom över alla deklARATIONER som vi har tagit emot. Vi ska även kontrollera den fortlöpande efterlevnaden av de tillämpliga kraven för specialiserad flygverksamhet som vi har auktoriserat och organisationer som vi har tagit emot deklARATIONER från.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Till följd av det nya regelverket föreslår vi att dagens årsavgifter ersätts med nya årsavgifter för tillsyn av verksamhet enligt kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, bilaga VIII (Del SPO). Avgifterna ska bestå av en grundavgift och ett tillägg för dels tillkommande auktorisationer (per auktorisation), dels tillkommande operation enligt instrumentflygreglerna (IFR). För operatörer som även har tillstånd för kommersiella flygtransporter (AOC) tas ingen grundavgift ut för tillsyn av deklarerad verksamhet utan endast för operation enligt IFR och för varje auktoriserad verksamhetsform.

De föreslagna årsavgifterna för tillsyn av flygoperativa tillstånd för bruksflyg ska tas ut enligt följande:

- grundavgift för deklarerad verksamhet Del-SPO, flygplan upp till och med 2 000 kg, 20 000 kronor
- grundavgift för deklarerad verksamhet Del-SPO, flygplan 2001 – 2730 kg, 30 000 kronor
- grundavgift för deklarerad verksamhet Del-SPO, flygplan över 2730 kg och/eller helikopter, 40 000 kronor
- tilläggsavgift för operation enligt instrumentflygreglerna (IFR) 10 000 kronor
- tilläggsavgift, för varje auktoriserad verksamhetsform 1 000 kronor.

Årsavgifter för varmluftballong omfattas inte av ovanstående strukturförändring. Vi föreslår i stället sänkning av nuvarande avgifter från 51 000 kronor och 65 500 kronor till 45 000 kronor respektive 60 000 kronor.

särskilda karaktär och den lokala miljö där den genomförs utgör en hög risk, särskilt för tredje man på marken.

Konsekvenser av förändringen

Enligt förslaget kommer det totala avgiftsuttaget för hela kollektivet³ att i stort sett vara oförändrat gällande operationell tillsyn.

Konsekvenserna av det förändrade regelverket kommer däremot att påverka varje enskild operatör, eftersom avgifterna kommer att sänkas för vissa operatörer och höjas för andra. Sänkningen av årsavgiften för vissa operatörer är en följd av det nya regelverket, där syftet med ett väl utvecklat ledningssystem hos operatören gör att de själva utför en del av den tidigare tillsyn som Transportstyrelsen gjort.

Höjningen av årsavgiften för andra operatörer är en följd av att ett nytt risk- och fokusområde för tillsynen tillkommer. De nya auktorisationerna gäller för områden med högriskkaraktär i den kommersiella specialiserade flygverksamheten. Höjningen kommer främst att påverka de operatörer som har två tillstånd, både bruksflyg och kommersiella transporter och som tidigare inte betalat någon avgift för sitt andra tillstånd. Enligt vårt förslag kommer alla att betala för tillsynen av deras auktoriserade verksamhet.

De som har verksamhet med både kommersiella transporter och deklarerad verksamhet kommer som tidigare bara att betala för den ena verksamhetsformen, kommersiella transporter, eftersom ledningssystemen är lika och det därmed räcker med tillsyn av det ena ledningssystemet.

De som kan påverkas negativt av den föreslagna förändringen är de som har helikopterverksamhet inklusive tillstånd för kommersiell flygtransport, dvs. de som bedriver tillståndspliktig passagerar- och godstrafik. Detta eftersom vi föreslår en tilläggsavgift på 1 000 kronor för varje auktoriserad verksamhetsform, vilket kan leda till ökade kostnader beroende på hur många auktorisationer de ansöker om.

Syftet med att ha flera auktorisationer för en operatör bör ändå vara att varje verksamhetsform ska ge en intäkt. Avgiften som vi tar ut ska avspegla tillsynen och säkerställa att företaget lever upp till en acceptabel flygsäkerhetsnivå för varje verksamhetsform.

³ Flygoperativa tillstånd för bruksflyg som ska övergå till deklarerad verksamhet med auktorisationer.

5.4.2 Ny årsavgift för kommersiell verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden

Beskrivning av området

Europeiska kommissionen offentliggjorde den 2 mars 2017 en ny förordning som möjliggör genomförandet av kommersiell luftfart i Europa med enmotoriga turbinmotordrivna flygplan under IMC (instrumentväderförhållanden) eller mörker (CAT SET-IMC). I Sverige har flygoperation under mörker endast varit tillåtet för fraktoperation. Denna begränsning kommer nu att försvinna, eftersom det nya europeiska regelverket även tillåter flygning CAT SET-IMC med passagerare.

Detta innebär bland annat att en ny typ av specialtillstånd införs. Operatörer som inte har bedrivit CAT SET-IMC flygoperation tidigare och som önskar utöka sin flygverksamhet med sådan flygoperation måste ansöka om ett specialtillstånd hos Transportstyrelsen som också kommer att utföra tillsyn.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Eftersom en ny typ av tillstånd har tillkommit i den EU-förordning som reglerar kommersiell flygverksamhet, föreslår vi att en avgift införs med löpande timtaxa på 1 400 kronor/timme för tillståndsprövning och en årsavgift för tillsyn på 17 300 kronor.

Bedömningen bygger på en genomgång av den EU-förordning som publicerats samt den tillstånds-, och tillsynsproceduren som är kopplad till denna. Omfattningen av dessa stämmer bra överens med de befintliga specialtillstånden och årsavgift på 17 300 kronor.

Konsekvenser av förändringen

Förändringen berör i dagsläget en enda befintlig tillståndshavare. Vi bedömer dock att flera kan tillkomma men i begränsad omfattning. Eftersom kollektivet kan öka något med en ny reglering, som möjliggör ökad verksamhet med mindre enmotoriga flygplan, kan tillgängligheten utvecklas positivt. För att öka tillgängligheten med denna verksamhet är även storleken på avgiften av betydelse.

Samtidigt är verksamheten säkerhetskritisk till sin natur och med detta som grund har regleringen placerats som ett specialtillstånd. Det gör att korrekt och detaljerad tillsyn är viktig och kommer att vara ett krav på oss som myndighet från gemensamma europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA och internationella civila luftfartsorganisationen ICAO i samband med standardiseringsinspektioner.

Vi bedömer att en avgift på 17 300 kronor inte kommer att påverka den aktuella verksamhet som finns negativt och inte heller hindra nyetableringar.

Konkurrensförhållanden kan påverkas av denna nya EU-förordning, eftersom den möjliggör en ny typ av kommersiell flygverksamhet med enmotoriga flygplan. Sannolikt kommer billigare transporter av frakt och passagerare att kunna erbjudas.

5.5 Flygplatser

5.5.1 Tillsyn av flygplatser

Beskrivning av området

Området innefattar operatörer som tillhandahåller infrastruktur inom flygplatsområdet. Inrättande och drift av svenska flygplatser ska prövas av Transportstyrelsen. Vi kontrollerar och följer upp flygplatsernas verksamhet för att säkerställa att flygsäkerheten upprätthålls. I Sverige finns för närvarande 44 instrumentflygplatser, 23 helikopterflygplatser och 3 icke-instrumentflygplatser som är godkända av oss. En godkänd flygplats är en sammanfattande benämning för civila och militära flygplatser som godkänts för civil kommersiell flygtrafik.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Eftersom intäkter av avgifter för tillsyn av flygplatser både med och utan linje- och/eller chartertrafik överstiger våra kostnader, föreslår vi sänkning av avgifterna.

Flygplatser med linje- och/eller chartertrafik

Bankod	Årsavgift 2017	Årsavgift 2018
4E (över 10 milj. passagerare)	262 000	236 000
4E (upp till 10 milj. passagerare)	155 000	140 000
4 C/D	107 000	96 000
3	82 000	74 000
2	65 000	58 000
1	49 000	44 000

Flygplatser utan linje- och/eller chartertrafik

Bankod	Årsavgift 2017	Årsavgift 2018
4E (upp till 10 milj. passagerare)	104 000	93 000
4 C/D	63 500	57 000
3	51 800	47 000
2	36 500	33 000
1	29 400	26 000

Våra kostnader för tillsyn av helikopterflygplatser motsvarar de avgifter vi tar ut och därför föreslår vi inga förändringar inom det området.

Konsekvenser av förändringen

De föreslagna förändringarna innebär sänkning av avgifterna och kommer att ha en positiv effekt på operatörer av flygplatser.

Även om vi föreslår en procentuellt mindre sänkning av årsavgifter för flygplatser med linje- och/eller chartertrafik är skillnaden dock liten och bedöms inte få någon negativ effekt på kollektivet.

5.6 Luftfartsskydd

5.6.1 Godkännande av instruktörer

Beskrivning av området

Instruktörer som utbildar säkerhetspersonal inom luftfartsskydd måste vara certifierade av Transportstyrelsen. Exempel på områden är säkerhetskontroll av passagerare och bagage. Tillstånden för instruktörer är personliga och man kan som instruktör verka inom stora och små organisationer.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Certifieringstillfället för instruktörer har utökats med ett praktiskt prov, vilket gör att våra kostnader ökar och överstiger intäkterna. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi därför en höjning av avgiften för tillståndsprovning för instruktörer från 5 800 kronor till 8 400 kronor.

Konsekvenser av förändringen

De som påverkas av förändringen av avgiften är nya instruktörer inom luftfartsskydd. Under 2015–2016 har det tillkommit 2–4 nya instruktörer per år och denna utveckling beräknas fortsätta under 2017 och 2018.

Höjningen av avgiften påverkar endast nya instruktörer som tillkommer från och med 2018. Eftersom avgiften för tillståndsprövningen är en engångsavgift, påverkar förändringen inte befintliga tillståndshavare. Vi bedömer inte att antalet nya instruktörer kommer att påverkas på grund av höjningen.

5.7 Övrigt

5.7.1 Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer – ett förtydligande

För verkstäder som, efter ändringarna i förordningen, fått sin behörighet inom A uppdelad på två behörigheter ska de nya behörigheterna räknas som en behörighet tillsammans. Eftersom företagen inte har ändrat sin verksamhet på något sätt och ändringen ses bara som en formalia i förordningen kommer Transportstyrelsen fortsättningsvis att ta ut avgifter för en behörighet.

6 Förslag på förändringar inom sjöfart

Förslag på förändringar i korthet:

Förändringar av regelverket inom tillsyn av fartyg innebär också förändringar av både avgiftsstrukturen och avgiftsnivåerna. Övriga förändringar som föreslås är inom skeppsmätning. Totalt ser vi att avgiftsuttaget 2018 kommer att minska med 6 miljoner kronor.

6.1 Fartyg

6.1.1 Tillsyn av fartyg

Beskrivning av området

Transportstyrelsen utövar periodisk tillsyn över fartyg som omfattas av krav på certifikat. Kravet omfattar fartyg som används yrkesmässigt och som har en brutto av minst 20 (som motsvarar ungefär 15 meter) eller som transporterar fler än 12 passagerare. Certifikaten har generellt en giltighetstid om 5 år, men några har kortare giltighetstider. Vi genomför en besiktning inför utfärdandet av ett nytt certifikat och en eller flera mellanliggande besiktningar under certifikatsperioden. Besiktningen består i dagsläget av en omfattande kontroll av att detaljerade föreskriftskrav är uppfyllda.

Regelverket för svenska fartyg ses över. Huvudmål är ett funktionsbaserat regelverk och ett tillhörande tillsynssystem. Ett annat uttalat mål är att man ska kunna visa att man lever upp till regelverket vid exempelvis en kontroll från oss. För att nå detta mål införs ett system som i stor utsträckning baseras på egenkontroll. De som omfattas av det nya regelverket är svenska fartyg som används i yrkesmässig trafik och som i huvudsak omfattas av nationella regler. Det kan vara mindre utflyktsbåtar med utombordare, fiskebåtar, taxibåtar, skärgårdstrafik och bilfärjor.

Förslaget berör totalt cirka 6 000 fartyg, 1 000 fartyg som i dag är certifierade och cirka 5 000 fartyg som inte är certifikat pliktiga (5–15 meter).

Transportstyrelsens förslag till förändring

Som följd av det nya regelverket föreslår vi en ändring av avgiftsmodellen för tillsyn av fartyg. Förändringarna innebär bland annat att brutto ersätts av längd i avgiftsmodellen. I stället för nuvarande indelning, som är baserad på fartygens brutto 0–19, 20–49, 50–99, 100–149 med flera, införs klasserna upp till 5 meter, 5–15 meter, 15–24 meter och över 24 meter. Denna indelning motsvarar de gränser som dels införs i de nya reglerna, dels finns

inom andra regelverk som berör fartyg. Även indelningen i fartygstyper ändras till att överensstämma med den indelning som finns i regelverket.

I och med den nya indelningen och det nya regelverket föreslår vi en ändring av avgiftsnivåerna också. Nedan följer några exempel på förslag till förändringar.

	Avgift 2017	Avgift 2018 < 15m	Avgift 2018 15–24m
Lastfartyg/ Övriga handelsfartyg			
50–99 brutto	14 500		7 000
300–399	24 100		7 000
Passagerarfartyg fartområde E			
50–99	19 000		9 000
100–149	22 200		9 000
Fiskefartyg/ Övriga handelsfartyg			
20–49	13 600	2 500	7 000
50–99	16 300	2 500	7 000
Pråmar			
100–149	14 800		12 000
300–399	21 100		12 000

Om rapportering av uppgifter för egenkontroll sker på annat sätt än i det särskilt anvisade systemet, föreslår vi att en avgift på 1 400 kronor tas ut för detta.

När det gäller bottenbesiktning eller skrovbesiktning föreslår vi att både en fast avgift på 3 500 kronor och en löpande avgift med timtaxa på 1 400 kronor/timme tas ut.

Konsekvenser av förändringen

Dagens brukarkollektiv består av cirka 900 ägare med 1 350 fartyg. Till det befintliga kollektivet tillkommer under 2019 cirka 4 000 fartygsägare med cirka 5 000 fartyg. Dessa har tidigare inte haft någon tillsyn och följaktligen inte heller betalat någon avgift. För dem som ingår i det befintliga kollektivet innebär den ökade egenkontrollen och minskade tillsynen från Transportstyrelsen att de nya avgifterna blir lägre.

Den föreslagna förändringen påverkar konkurrenssituationen positivt. De fartyg som har krav på certifikat och de som inte har detta krav tillhandahåller ofta tjänster på samma marknad. De olika förutsättningarna i dag påverkar dock konkurrenssituationen negativt. Kostnaden, i form av

avgift till Transportstyrelsen, för att upprätthålla ett certifikat med nuvarande regelverk och tillsynsmodell – som i princip sker detaljerat mot samtliga ställda krav – är relativt hög, vilket är en konkurrensnackdel jämfört med fartyg utan certifikat på grund av den tröskeleffekt som uppstår vid certifikatsgränsen. Exempelvis kan ett fartyg utan krav på certifikat och tillsyn transportera upp till 12 betalande passagerare, medan ett fartyg som kan transportera 13 passagerare har krav på certifikat och därmed på besiktningar av Transportstyrelsen.

Som en följd av att kollektivet ökar och fler kan dela på de fasta kostnaderna kommer även fartyg som inte omfattas av det förändrade tillsynssystemet att få en ändrad struktur och lägre avgifter.

Förändringen innebär även att den grundläggande periodiska tillsynen över fartygen som omfattas av det nya regelverket blir mindre omfattande. Förutom egenkontrollen ska även besiktning av fartygets skrov och botten göras enligt förutbestämt intervall, vilket debiteras med både en fast och en löpande avgift. I enstaka fall kan det innebära att det år som skrov- och bottenbesiktningen genomförs kan den totala avgiften överstiga nuvarande nivå.

I och med att det är ett nytt sätt att arbeta finns det inte någon historik att basera avgifterna på. Den framtagna modellen bygger på uppskattningar gjorda i projektet där vi utgår ifrån att tillståndshavarna har ordning på sin verksamhet och aktivt bidrar till att underlätta genomförandet av tillsynen. Tillståndshavare som inte har ordning på sin verksamhet kommer att debiteras löpande utöver de föreslagna avgifterna. Avgiftsmodellen kan även komma att ändras om det visar sig att utfallet ger ett annat underlag än antagandet som ligger till grund för nuvarande förslag.

6.1.2 Skeppsmätning

Beskrivning av området

Alla svenska fartyg som ska registreras i fartygsregistrets skeppsdel ska skeppsmätas. Efter mätning utfärdar Transportstyrelsen ett fartygsbevis. Mått och andra uppgifter i fartygsbeviset skrivs in i fartygsregistret. Ett mätbrev ska finnas ombord på fartyget för att visas upp vid behov.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen föreslår att nuvarande modell som består av olika fasta avgifter och en rörlig avgift baserad på fartygets bruttodräktighet ersätts med en lägre fast avgift på 3 500 kronor och löpande avgift på 1 400 kronor/timme. Det motsvarar bättre våra faktiska kostnader för respektive ärende.

Konsekvenser av förändringen

De som berörs av förändringen är de som behöver ett nytt mätbrev beroende på ändrade förutsättningar, exempelvis ombyggnad.

En löpande timtaxa innebär att underlagets kvalitet får betydelse för avgiftsuttaget. På så sätt får den sökande möjligheten att påverka sina kostnader genom ett aktivt deltagande i ärendet. Ett bra underlag innebär kortare handläggningstid och lägre avgiftsuttag.

Den nuvarande avgiften för exempelvis nymätning har en grundavgift på 15 000 kronor samt 150 kronor per tillkommande 10 brutto och motsvarar cirka 9 timmars handläggning för ett fartyg om 100 brutto. Det som kan upplevas som negativt med en löpande timtaxa är att vi inte kan fastställa den slutliga kostnaden för mätningen innan ärendet är klart.

7 Förslag på förändringar inom vägtrafik

Förslag på förändringar i korthet:

Den största förändringen som vi föreslår avser körkortsområdet, där vi ersätter dagens tolv avgifter med en enda avgift.

Eftersom vi inom vägtrafikområdet har ackumulerade överskott, fortsätter vi med avgiftssänkningar för att komma i balans. De sänkningar som föreslås inför 2018 är bland annat avgifter för hållbarhetsprovning och färdskrivarkort. Vi föreslår även sänkningar för tillsyn över trafikskolor och förarprovare.

Även om vi totalt inom vägområdet har ett ackumulerat överskott, är det inte tillåtet med korssubventionering mellan olika verksamheter, vilket innebär att vi även föreslår höjning av avgifter inom vissa områden där full kostnadstäckning inte uppnås.

På grund av volymökning och höjd avgift inom körkortsområdet kommer det beräknade avgiftsuttaget 2018 att öka.

7.1 Tillsyn och kontroll

7.1.1 Hållbarhetsprovning

Beskrivning av området

Fordonstillverkare har enligt lag ett krav på att avgasreningen för varje nytt fordon fungerar en viss körsträcka eller en viss tid, 10 000 mil eller 5 år. För att följa upp kravet gör Transportstyrelsen en kontroll av avgasrening från slumpmässigt utvalda fordon. Med hjälp av hållbarhetsprovningen vill vi kontrollera att fordonstillverkaren följer kraven om avgasrening för svenskregistrerade fordon. Varje år kontrollerar vi ungefär 80 fordon.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Nuvarande avgift för hållbarhetsprovning är 55 kronor för varje nyregistrerad personbil, lastbil och buss. Eftersom försäljningsvolymerna av dessa fordon har ökat de senaste åren, har avgiftsintäkterna överstigit våra kostnader och därmed skapat ett överskott. För att minska överskottet föreslår vi sänkning av avgiften från 55 kronor till 40 kronor per nyregistrerad personbil, lastbil och buss.

Konsekvenser av förändringen

Eftersom förändringen som föreslås innebär minskade kostnader för fordonstillverkare, bedömer vi att detta kommer att ha en positiv effekt. Tillverkarna omfattas inte heller av andra föreslagna avgiftsförändringar och den totala kostnadsminskningen är beroende av antal sålda fordon.

7.2 Förarutbildning och anordnare av kunskapsprov för förarbevis

7.2.1 Tillståndsprovning och tillsyn – förarutbildning och förarprovning

Beskrivning av området

För att få bedriva förarutbildning och anordna kunskapsprov krävs tillstånd av Transportstyrelsen. Det krävs också ett godkännande för att arbeta som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare. För att anordna särskild utbildning för utbildning av förare för motorcykel, tung lastbil eller buss och för lärare som ska utbilda för riskutbildning behörighet A eller B krävs ett särskilt tillstånd. Detsamma gäller även för att anordna fortbildning för förarprovare. Vidare krävs ett särskilt förordnande för att vara verksam som förarprovare.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarutbildning och dem som anordnar kunskapsprov för förarbevis i syfte att säkerställa att tillståndshavarna bedriver en god utbildning och att verksamheten bedrivs enligt gällande regler. Förordnade förarprovare kontrolleras också av oss. De som omfattas av tillsynen är Trafikverkets förarprovskontor samt de gymnasieskolor, kommunala vuxenutbildningsenheter och förband vid Försvarsmakten som genomför förarprovningar. Vi utövar även tillsyn över de gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningsenheter som bedriver utbildning inom yrkesförarkompetens.

Transportstyrelsens förslag till förändring

När det gäller tillståndsverksamheten täcker avgiftsintäkterna inte de kostnader vi har där och för att uppnå fullkostnadstäckning föreslår vi höjning av en del av avgifterna.

Vi föreslår höjning av avgifter för tillstånd att bedriva yrkeskompetensutbildning enligt följande:

Produkt/tjänst	Avgift 2017	Avgift 2018
Tillstånd av bedriva grundutbildning för yrkesförarkompetens avseende godstransporter	5 700	9 500
Tillstånd att bedriva fortbildning för yrkesförarkompetens avseende godstransporter	5 700	9 500
Tillstånd av bedriva grundutbildning för yrkesförarkompetens avseende persontransporter	5 700	9 500
Tillstånd att bedriva fortbildning för yrkesförarkompetens avseende persontransporter	5 700	9 500

Vi föreslår även höjning av avgifter för tillstånd att anordna kunskapsprov för moped, snöskoter och terränghjuling, från 2 700 kronor till 4 000 kronor.

Inom förarutbildning kräver varje behörighet och del ett särskilt tillstånd. I dag tar vi ut en avgift på 3 200 kronor respektive 5 700 kronor för att pröva en ansökan om tillstånd. Eftersom dagens avgiftsnivåer inte täcker våra kostnader, föreslår vi därför höjning av avgifterna enligt följande:

Produkt/tjänst	Avgift 2017	Avgift 2018
Tillstånd att driva trafikskola	3 200	5 200
Tillstånd att bedriva introduktionsutbildning	3 200	5 200
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet A1, A2 och A del 1	3 200	5 200
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet A1, A2 och A del 2	5 700	9 500
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet B del 1	3 200	5 200
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet B del 2	5 700	9 500
Tillstånd att bedriva utbildning av förare för behörighet AM	3 200	5 200
Tillstånd att bedriva utbildning till förare av moped klass II	3 200	5 200
Tillstånd att bedriva utbildning till förare av snöskoter	3 200	5 200
Tillstånd att bedriva utbildning till förare av terränghjuling	3 200	5 200

Vi föreslår även höjning av avgifter för anordnare av särskild utbildning, fortbildning för förarprövare och förordnande för förarprövare enligt följande:

Produkt/tjänst	Avgift 2017	Avgift 2018
Förordnande av förarprövare	1 300	2 000
Anordnande av fortbildning för förarprövare	1 300	2 000
Anordnande av särskild utbildning för utbildning av förare för motorcykel, tung lastbil eller buss	1 300	2 000
Anordnande av särskild utbildning för lärare som ska utbilda för riskutbildning behörighet A eller B	1 300	2 000

Avgifter för godkännande av personal som trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare har däremot varit högre i förhållande till våra kostnader, vilket innebär att verksamheten går med överskott. För att minska överskottet föreslår vi en sänkning av avgifterna från 3 200 kronor till 2 500 kronor.

Inom tillsynsverksamheten har vi ett upparbetat överskott och för att minska det föreslår vi sänkning av grundavgifter för tillsyn över samtliga typer av behörigheter eller tillstånd samt kunskapsprov enligt följande:

Grundavgift för typ av behörigheter eller tillstånd	Årsavgift 2017	Årsavgift 2018
Trafikskolor, behörighet A1, A2, A	2 300	2 200
Trafikskolor, behörighet B, BE	2 300	2 200
Trafikskolor, behörighet C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE	2 300	2 200
Moped klass I, behörighet AM	2 300	2 200
Riskutbildning, behörighet A del 1	2 300	2 200
Riskutbildning, behörighet A del 2	2 300	2 200
Riskutbildning, behörighet B del 1	2 300	2 200
Riskutbildning, behörighet B del 2	2 300	2 200
Förarbevis moped klass II	2 300	2 200
Förarbevis snöskoter	2 300	2 200
Förarbevis terränghjuling	2 300	2 200
Introduktionsutbildning	2 300	2 200
Yrkesförarkompetens godstransporter	2 300	2 200
Yrkesförarkompetens persontransporter	2 300	2 200

Grundavgift för typ av kunskapsprov	Årsavgift 2017	Årsavgift 2018
Förarbevis moped klass II	2 300	2 200
Förarbevis snöskoter	2 300	2 200
Förarbevis terränghjuling	2 300	2 200

Vi föreslår även sänkning av tilläggsavgifter för utbildare eller provförrättare enligt följande:

Tilläggsavgift för utbildare eller provförrättare	Årsavgift 2017	Årsavgift 2018
Tilläggsavgift per utbildare/provförrättare i intervall 1–24	1 800	1 500
Tilläggsavgift per utbildare/provförrättare i intervall 25–49	1 400	1 000
Tilläggsavgift per utbildare/provförrättare i intervall 50–	1 000	500

Tack vare effektiviseringar har vi sänkt kostnaderna inom tillsynsverksamheten över förarprövare och yrkesförarkompetens. Eftersom det har uppstått ett överskott, föreslår vi sänkning av avgifter även inom det området enligt följande:

Årsavgift för förarprovning och yrkesförarkompetens	Årsavgift 2017	Årsavgift 2018
Grundavgift Försvarsmakten	13 000	9 000
Grundavgift gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning	29 700	22 000
Grundavgift Trafikverket	23 100	15 000
Tilläggsavgift per förarprövare	7 100	6 000

Konsekvenser av förändringen

Förarutbildningskollektivet är inte homogent. Det finns stora skillnader mellan tillståndshavare vad gäller antalet lärare och tillstånd. Tillståndshavare är bland annat trafikskolor, kommuner och studieförbund. Flera trafikskolor kan ha tillstånd att bedriva andra förarutbildningar, till exempel introduktionsutbildning, riskutbildning och förarbevisutbildning. Likartade förhållanden gäller även för dem som anordnar kunskapsprov för förarbevis. Totalt rör det sig om ett kollektiv på cirka 1 200 organisationer som tillsammans har drygt 4 000 tillstånd.

Med våra föreslagna förändringar höjs de flesta ansökningsavgifterna, medan samtliga årsavgifter för tillsyn sänks. Detta innebär att samtliga företag inom förarutbildningen totalt sett får en sänkning av avgifterna fördelat över tid. Som exempel får ett företag som startar och bedriver förarutbildning med tre tillstånd (trafikskola behörighet B, riskutbildning B del 1 och introduktionsutbildning) och tre lärare, en sänkning på totalt 4 800 kronor fördelat över en femårsperiod.

En del av avgifterna, såsom godkännande av personal, är personliga och den föreslagna avgiftssänkningen innebär därför en lägre kostnad för den enskilde. Även förordnande av förarprövare är en personlig avgift och eftersom förordnandet inte längre är tidbegränsat måste denna höjning betraktas som mycket marginell för den enskilde.

Samtliga organisationer inom förarprovningen omfattas också av sänkning av tillsynsavgifterna. De som berörs är Trafikverket, Försvarsmakten, gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning. Dessa har tillsammans totalt cirka 700 förarprövare.

7.3 Vägtrafik

7.3.1 Tillsyn enligt vägsäkerhetslagen

Beskrivning av området

Vägsäkerhetslagen (2010:1362) trädde i kraft den 19 december 2010 och gäller för de vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), vilket för Sveriges del i princip motsvarar landets Europavägar. Lagen ställer krav på väghållaren att vidta olika åtgärder för att åstadkomma säkrare vägar. Väghållaren ska till exempel göra en trafiksäkerhetsanalys på ett tidigt stadium av vägbyggnadsprocessen. Därefter ska en trafiksäkerhetsgranskare granska vägbygget och redovisa riskmoment i en rapport.

Transportstyrelsen kontrollerar att vägsäkerhetslagen följs genom att kontrollera att nya vägprojekt har granskats av en godkänd oberoende part och att väghållaren har tagit hänsyn till relevanta delar av granskarens resultat. Vi utövar även tillsyn över det befintliga vägnätet för att kontrollera att väghållarens rutiner kring riskhantering följs.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Eftersom verksamheten har ett ackumulerat överskott, föreslår vi att avgiften tas bort för tillsyn av väg som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Om en väghållare har ett sammanlagt TEN-T-vägnät som är 50 km eller kortare, debiteras i dag en löpande avgift med timtaxa på 1 400 kronor/timme som vi också föreslår tas bort.

När det ackumulerade överskottet har hanterats och verksamheten når balans kommer vi att återinföra avgifterna.

Konsekvenser av förändringen

Eftersom avgiften tas ut av väghållare på svenska TEN-vägnätet, finns i dagsläget endast en väghållare: Trafikverket. Till TEN-vägnätet hör majoriteten av våra Europavägar samt ett par riksvägar. Utöver Trafikverket är Öresundsbro-konsortiet den väghållare som innefattas, som väghållare för Öresundsbron.

Ändringen medför en sänkning av avgiften och därför bedömer vi att denna ändring inte medför negativa konsekvenser för betalarna. Trafikverket omfattas även av förslag på sänkta avgifter inom förarprovning och inom järnvägsområdet, vilket bör ha positiv effekt.

7.4 Tillstånds- och andra prövningar

7.4.1 Typgodkännande av system, komponenter eller separat teknisk enhet

Beskrivning av området

Ett typgodkännande är ett bevis på att en fordons- eller komponenttyp uppfyller de aktuella tekniska kraven och genom typgodkännandet styrker en medlemsstat att ställda krav är uppfyllda. Dessa krav finns i lagstiftningen antingen i hemlandet eller på den exportmarknad där man säljer produkten.

En fordons- eller komponenttillverkare eller dess utsedda representant kan ansöka om och få ett typgodkännande utfärdat. Det finns cirka 250 innehavare av typgodkännanden, utfärdade av Transportstyrelsen, för komponenter och system. Varje tillverkare kan ha ett eller flera typgodkännanden.

Vi granskar att en tillverkare i sin ansökan lämnar de relevanta uppgifter som behövs för att visa hur samtliga krav är uppfyllda och utfärdar sedan ett typgodkännande för den aktuella produkten.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Verksamheten avseende typgodkännande har ett ackumulerat underskott. För att uppnå full kostnadstäckning och öka avgiftsuttaget föreslår vi ändring av avgiftskonstruktionen från dagens fasta avgift till avgift med löpande timtaxa enligt följande:

- avgift för 1–5 godkännanden från 6 000 kronor per godkännande till 1 400 kronor/timme
- avgift för 6 eller fler godkännande från 4 500 kronor till 1 400 kronor/timme
- avgiften för ändring av uppgifter i det tekniska underlaget från 1 400 kronor till 1 400 kronor/timme.

En avgiftskonstruktion med löpande timtaxa bedöms lämplig, eftersom handläggningstiden ofta skiljer sig mellan olika ärenden. En del ärenden tar längre tid och sökanden kommer med detta förslag att debiteras för vår nedlagda tid.

Konsekvenser av förändringen

Den föreslagna förändringen av avgiftskonstruktionen från fast avgift till löpande timtaxa påverkar tillverkarna av fordonskomponenter. Bland dessa

finns allt från små företag med fåtal anställda till stora internationella företag.

Enligt nuvarande avgiftskonstruktion finns en risk att enkla ärenden subventionerar de mer komplexa ärenden. Vi bedömer därför att ändring av avgiftskonstruktionen är nödvändig för att avgifterna bättre ska motsvara den kostnad vi har för handläggning av varje enskilt ärende. Förändringen kan också innebära ökad osäkerhet kring den slutliga kostnaden för samtliga sökanden. Detta osäkerhetsmoment kan ha en negativ effekt, framför allt för de mindre företagen med begränsad ekonomi.

7.4.2 Saluvagnslicens

Beskrivning av området

Transportstyrelsen kan enligt 19 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister meddela saluvagnslicens till den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon eller den som yrkesmässigt tillverkar fordonskomponenter. Saluvagnslicens kan också meddelas dem som för in fordon i Sverige för testkörning och dem som på uppdrag yrkesmässigt utför sådan testkörning. Licensen kan vara tidsbegränsad eller gälla tills vidare. Vi kan medge en tidsbegränsad saluvagnslicens till nystartade företag. Ett fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens ska vara försett med en särskild saluvagnsskylt. Genom den särskilda gröna registreringsskylten har exempelvis innehavaren rätt att under vissa förutsättningar köra oregistrerade och avställda fordon på svenska vägar. Vi kan återkalla en saluvagnslicens under vissa omständigheter.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Eftersom avgiftsintäkterna inte täcker våra kostnader för hantering av ansökningsärenden, har det uppstått ett underskott. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi att ansökningsavgiften för saluvagnslicens höjs från 600 kronor till 2 000 kronor/ansökan. Även om en avgift på 2 000 kronor i dagsläget inte täcker våra kostnader, bedömer vi att kommande effektiviseringar i ärendehantering kommer att medföra kostnadsbesparingar som gör att något förslag på en högre ansökningsavgift än den nu föreslagna inte är nödvändigt.

Konsekvenser av förändringen

De som ansöker om saluvagnslicens kommer att påverkas på olika sätt av en höjd ansökningsavgift och kan delas in i tre grupper:

- grupp 1 är nystartade företag
- grupp 2 är etablerade företag

- grupp 3 är företag som inte har den yrkesmässiga verksamhet som krävs för att kunna meddelas saluvagnslicens.

Vår bedömning är att den höjda avgiften kommer att påverka de nystartade företagen mest. De kan bli mindre benägna att ansöka om saluvagnslicens, då de generellt sett är priskänsligare än etablerade företag. Likaså kan ansökningsärendena minska, eftersom de även fortsättningsvis kommer att behöva ansöka två gånger innan de eventuellt kan få en saluvagnslicens tills vidare, i och med att det krävs viss yrkesmässighet och den första saluvagnslicens som medges är tidsbegränsad.

Konsekvenserna för de etablerade företagen bedömer vi dock kan bli minimala, eftersom den gruppen bedöms som mindre priskänslig. Den totala ansökningsavgiften för dem kommer endast att öka något, eftersom de bara behöver ansöka en gång för att få saluvagnslicens i och med att de inte är aktuella för en tidsbegränsad saluvagnslicens. För de verksamheter som inte är yrkesmässiga tillverkare eller bilhandlare, till exempel bilverkstäder och rekonditionerare, kan en ökad ansökningsavgift medföra att de i mindre utsträckning ansöker.

Vi bedömer också att det totala antalet inkomna ansökningar kommer att minska från de företag som inte har den yrkesmässiga verksamhet som krävs för att kunna meddelas en saluvagnslicens.

7.5 Körkort

7.5.1 Avgifter inom körkortsområdet

Beskrivning av området

För att ta eller förnya ett körkort krävs ett antal olika typer av tillstånd där varje tillståndsprövning i nuläget är avgiftsbelagd. Exempel på dessa avgifter är

- körkortstillstånd
- tillstånd att bli handledare vid övningskörning
- förlängning av högre behörighet
- utbyte av utländskt körkort.

Det finns även avgifter för prövning av olika undantag. Ytterligare en avgift avser själva utfärdandet eller förnyelsen av körkort och innebär att ett körkort eller förarbevis tillverkas.⁴

⁴ Utfärdande/förnyelse kan vara av typen periodiska förnyelser (5 eller 10 år), efter förarprov, namnbyte, förlust.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att ta eller förnya ett körkort i dag krävs olika tillstånd. I vissa fall behöver man betala olika avgifter vid flera olika tillfällen för att få eller förnya ett körkort. Det är kostsamt både för medborgaren och för Transportstyrelsen. För att förenkla för medborgaren föreslår vi att ingen avgift tas ut vid prövning av de olika tillstånd som krävs. Vi föreslår i stället en enda avgift som täcker in de befintliga delar som ingår för att ta eller förnya ett körkort eller förarbevis, från ansökan till tillverkat kort. Avgiften tas därmed ut för själva körkortet eller förarbeviset, vilket är den primära avsikten med att medborgaren efterfrågar våra körkortstjänster. Ett utfärdande eller en förnyelse av en behörighetshandling innehåller då alla ingående ansökningskrav och tillståndsbeslut. I de fall ansökningar avslås betalar den som ansöker inget för denna handläggning.

Enligt förslaget ersätter en höjd avgift, från 150 kronor till 250 kronor, vid utfärdande eller förnyelse av körkort dagens struktur med tolv avgifter.

Produkt/tjänst	Avgift 2017	Avgift 2018
Körkortstillstånd efter återkallelse	500 kr	-
Körkortstillstånd i annat fall	150 kr	-
Utbyte eller förnyelse av utländskt körkort	150 kr	-
Förlängd giltighet av behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE	0 kr	-
Godkännande som handledare	50 kr	-
Undantag enligt körkortsförordningen (1998:980) avseende traktorkort för personer under 16 år	300 kr	-
Undantag från 8 kap. 9 och 10 §§ körkortsförordningen	600 kr	-
Undantag från medicinska krav i körkortsförordningen (1998:980) och i föreskrifter som har meddelats med stöd av den förordningen	600 kr	-
Undantag i samband med alkohol	600 kr	-
Övriga undantag enligt körkortsförordningen och föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen	600 kr	-
Utlandsärenden gällande körkort och förarbevis	250 kr	-
Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis	150 kr	250 kr

Konsekvenser av förändringen

Den föreslagna förändringen påverkar nuvarande körkortsinnehavare och dem som ansöker om de tillstånd som krävs. För medborgaren leder detta till färre avgifter och inbetalningstillfällen. Ansökningsprocessen blir enklare och snabbare i och med att vi inte behöver vänta på en inbetalning

för att handlägga ett ärende, vilket i sin tur leder till färre samtal till vår kundtjänst.

För ungefär hälften av de medborgare som efterfrågar körkortstjänster innebär förändringen i avgiftsstrukturen lägre kostnader. Det finns också nackdelar med förslaget, eftersom det uppstår en merkostnad för den som får sitt körkort utfärdat eller förnyat utan krav på specifik tillståndsprövning. Denna grupp består till största delen av tioårsutbyten av körkort⁵ där kostnaden i ett sådant fall ökar med 100 kronor under en tioårsperiod.

Tabellen nedan beskriver konsekvenser för medborgarna utifrån några vanliga typfall där kostnaden med dagens avgiftsstruktur jämförs med den nu föreslagna.

Exempel på typfall	Avgifter 2017	Avgift 2018	Effekt typfall
körkortstillstånd + 2 handledarskap + 1 körkort	400	250	-150
förlängning högre behörighet + 1 körkort	465	250	-215
körkortstillstånd efter återkallelse + 1 körkort	650	250	-400
utbyte/förnyelse av utländskt körkort + 1 körkort	300	250	-50
körkort (utfärdande/förnyelse)	150	250	+100

Sammanfattningsvis bedömer vi att fördelarna överväger nackdelarna, eftersom handläggningen förenklas och processen kan gå betydligt fortare än i dag. Det innebär lägre kostnader för oss, vilket leder till lägre avgifter för medborgarna.

7.6 Yrkestrafik

7.6.1 Tillstånd för biluthyrning

Beskrivning av området

Det krävs ett tillstånd för att yrkesmässigt hyra ut personbilar och andra fordon under kortare tid än ett år. Transportstyrelsen prövar om den sökande, som kan vara en juridisk eller en fysisk person med en enskild firma, är lämplig att bedriva uthyrningsrörelse. Under 2016 utfärdade vi 161 tillstånd för biluthyrning.

Ansökningsavgiften är en engångskostnad som täcker hela hanteringen av ansökan, oavsett hur enkel eller komplicerad utredningen blir.

⁵ Högre körkortsbehörigheter förnyas vart femte år, vilket innebär en merkostnad på 20 kr per år med den föreslagna förändringen.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Eftersom avgiftsintäkterna inte täcker våra kostnader, har det uppstått ett underskott. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi höjning av ansökningsavgiften från 1 200 kronor till 1 700 kronor.

Konsekvenser av förändringen

Höjningen av ansökningsavgiften förväntas inte ha någon större påverkan på företagen och personerna som söker tillståndet. Det är en engångskostnad och varje företag eller privatperson kan bara ha ett tillstånd för biluthyrning.

7.7 Övriga avgifter inom vägtrafik

7.7.1 Färdskrivarkort och utfärdande av taxiförarlegitimation

Beskrivning av området

Förare som kör fordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och som har en digital färdskrivare måste ha ett färdskrivarkort som är anpassat till en digital färdskrivare. Även verkstäder som besiktigar färdskrivare och företag som har fordon som omfattas av lagstiftningen behöver ha färdskrivarkort. Det är Transportstyrelsen som utfärdar och tillverkar färdskrivarkort.

En taxiförare ska under körningen medföra en giltig taxilegitimation som ska vara väl synlig för passagerarna. Vi utfärdar en taxiförarlegitimation till den som ansökt och som uppfyller kraven i taxitrafiklagen (2012:211). En taxiförarlegitimation är giltig i tio år efter utfärdandet. Vi skickar automatiskt ut en ansökningsblankett (grundhandling) för förnyelsen cirka två månader före tioårsperiodens slut. En ny taxiförarlegitimation kan också utfärdas om innehavaren bytt namn eller personnummer, eller om taxiförarlegitimationen har förstörts eller kommit bort.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Eftersom intäkter från tillverkning av färdskrivarkort har överstigit våra kostnader, har det uppstått ett överskott. För att minska det ackumulerade överskottet föreslår vi sänkning av avgiften från 250 kronor till 100 kronor per färdskrivarkort.

Avgiftsintäkter för tillverkning av taxiförarlegitimation och utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation täcker däremot inte våra kostnader, vilket gör att det har uppstått ett ackumulerat underskott. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi höjning av avgifterna för

- tillverkning av taxiförarlegitimation från 150 kronor till 250 kronor

- för utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation från 120 kronor till 250 kronor.

Konsekvenser av förändringen

Den föreslagna avgiftsförändringen för tillverkning av färdskrivarkort innebär minskade kostnader för dem som berörs och bedöms därför inte medföra några negativa konsekvenser. Alla som ansöker om eller förnyar sin taxiförarlegitimation kommer att påverkas av avgiftshöjningen. De kommer även att omfattas av den föreslagna avgiftshöjningen för utfärdande eller förnyelse av körkort och förarbevis. Men eftersom det handlar om en engångskostnad var tionde år förväntas det inte ha någon större negativ påverkan på innehavarna.