

**Insatser för att underlätta för små och
medelstora företag samt
kulturhistorisk verksamhet
– uppdrag 6 i TS RB 2012**



© Transportstyrelsen

Ekonomi- och förvaltningsavdelningen
Controllerenheten

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2012:123
Författare	Staffan L Söderberg
Månad År	Februari 2013

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	INLEDNING OCH BAKGRUND	7
2.1	Transportstyrelsens avgiftsreform	9
2.2	Pågående effektiviseringsarbete	11
2.3	Beräkningsmetodik för Transportstyrelsens avgifter	12
3	KONSEKVENSER INOM JÄRNVÄGSOMRÅDET	15
3.1	Järnvägsföretag	15
3.2	Infrastrukturförvaltare	19
3.3	Tillverkare och verkstäder	23
3.4	Innehavare av järnvägsfordon	26
3.5	Personliga tillstånd	28
3.6	Utbildningsorganisationer	32
3.7	Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom järnvägen	34
3.8	Kulturhistoriska verksamheter	35
3.9	Företag som är verksamma inom flera områden	36
4	KONSEKVENSER INOM LUFTFARTSOMRÅDET	38
4.1	Flygoperatörer	38
4.2	Infrastruktur (flygplats och flygtrafikledning)	49
4.3	Verkstäder	52
4.4	Innehavare av luftfartyg	63
4.5	Personliga tillstånd inom luftfarten	67
4.6	Utbildningsorganisationer inom luftfarten	70
4.7	Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom luftfarten	79
4.8	Företag som är verksamma inom flera områden	82
4.9	Kulturhistoriska verksamheter	84
5	KONSEKVENSER INOM SJÖFARTSOMRÅDET	85
5.1	Rederier	85
5.2	Hamnar	88
5.3	Skeppsvarv och andra tillverkare inom sjöfarten	90
5.4	Innehavare av fartyg	93
5.5	Personliga tillstånd inom sjöfarten	96
5.6	Utbildningsorganisationer inom sjöfarten	99
5.7	Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom sjöfarten	102
5.8	Kulturhistoriska verksamheter	103
6	KONSEKVENSER INOM VÄGTRAFIKOMRÅDET	104
6.1	Yrkestrafikföretag	104
6.2	Väghållare	109
6.3	Tillverkare av fordon och fordonskomponenter	110

6.4	Fordonsägare.....	112
6.5	Personliga behörigheter inom vägtrafiken	115
6.6	Förarutbildning och förarprovning.....	118
6.7	Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom vägtrafiken	123
7	KULTURHISTORISK VERKSAMHET	124
7.1	Nulägesanalys	124
7.2	Metodik för att identifiera och hantera kulturhistoriskt intressant verksamhet	126
7.3	Förslag till avgiftslättnader	131
8	EKONOMISKA KONSEKVENSER OCH ALTERNATIV FINANSIERING ...	134
8.1	Ekonomiska konsekvenser	134
9	VERKSAMHETSMÄSSIGA INSATSER INOM JÄRNVÄGSOMRÅDET	139
9.1	Förenklad tillsyn eller andra förenklingar i hanteringen	139
9.2	Regelförenklingar	140
9.3	E-lösningar och administrativa insatser	141
10	VERKSAMHETSMÄSSIGA INSATSER INOM LUFTFARTSOMRÅDET	142
10.1	Regelförenklingar.....	142
10.2	E-lösningar och administrativa insatser	143
10.3	Delegerad verksamhet.....	143
11	VERKSAMHETSMÄSSIGA INSATSER INOM SJÖFARTSOMRÅDET	145
11.1	Förenklad tillsyn eller andra förenklingar i hanteringen	145
11.2	Regelförenklingar.....	147
11.3	E-lösningar och administrativa insatser	155
11.4	Delegerad verksamhet.....	164
12	VERKSAMHETSMÄSSIGA INSATSER INOM VÄGTRAFIKOMRÅDET	166
12.1	Förenklad tillsyn eller andra förenklingar i hanteringen	166
12.2	Regelförenklingar.....	169
12.3	E-lösningar och administrativa insatser	174

1 Sammanfattning

Transportstyrelsen har i denna rapport utrett vilka insatser myndigheten genomfört och planerar att genomföra för att underlätta för små och medelstora företag. Saken har i stor utsträckning aktualiserats genom myndighetens finansieringsomläggning, där frågan om huruvida utformningen av Transportstyrelsens verksamhet beaktar villkoren för små och medelstora organisationer har ställts. En annan fråga är om myndighetens avgifter är rimliga.

Transportstyrelsen konstaterar att myndigheten har genomfört ett flertal förenklingar som underlättar för små och medelstora företag. Särskilt prioriterade områden är regelförenklingar, e-tjänster och en effektivare verksamhet. Några exempel: att inte reglera i onödan, att inte belasta berörda brukare med onödiga tillsynsinsatser och att minska myndighetens kostnader för att på så sätt sänka relaterade avgifter.

En stor del av utredningen har fokuserat på att utreda vilka konsekvenser myndighetens avgiftsuttag kan ge upphov till, för att utifrån detta perspektiv belysa inom vilka områden ett avgiftsuttag enligt en strikt tillämpning av självkostnadsprincipen kan ge mer betydande konsekvenser.

Transportstyrelsen bedömer rent allmänt att självkostnadsprincipen är möjlig att implementera i prissättningen av de åtgärder som myndigheten utför till följd av sitt uppdrag inom områdena tillståndsprövning, tillsyn och regelgivning. En tillämpning av denna princip innebär att belastningen på aktörer inom transportområdet i sin helhet kan betraktas som begränsad.

Transportstyrelsen bedömer dock i några fall att ett avgiftsuttag enligt självkostnad, givet nuvarande kostnadsnivåer, riskerar att ge upphov till påtagliga konsekvenser. I flertalet fall bedömer Transportstyrelsen att det finns möjlighet att ta hand om detta problem genom effektiviseringar inom myndigheten, vilket leder till lägre kostnader. Men inom några områden bedömer Transportstyrelsen att det saknas tillräckliga möjligheter till effektiviseringar. Inte sällan är det en följd av de internationella regelverk som Transportstyrelsen följer i sin myndighetsutövning. Efter att ha tagit hänsyn till möjliga effektiviseringar kvarstår tre huvudsakliga områden inom vilka avgifter enligt självkostnadsprincipen skulle få större konsekvenser: kulturhistorisk verksamhet, medicinska dispenser samt kategorierna flygoperatörer respektive verkstäder inom luftfartsområdet.

När det gäller kulturhistoriskt intressant verksamhet anses avgiftsuttaget få påtagliga konsekvenser, samtidigt som det motverkar de kulturpolitiska målen. Avgifterna på området medicinska dispenser bedöms generellt bli så höga att även de ger upphov till omfattande konsekvenser.

Transportstyrelsen bedömer att myndigheten kan reducera de oönskade

konsekvenserna inom dessa två områden och att nödvändiga avgiftslättnader kan hanteras inom befintliga anslagsramar. Transportstyrelsen har redan vissa skatteanslag för medicinska dispenser och myndigheten har ett bemyndigande i regleringsbrevet att finansiera verksamhet som rör museijärnvägar med skatteanslaget. Transportstyrelsen behöver dock ett bemyndigande att täcka kostnaderna för den kulturhistoriska verksamheten som rör övriga transportslag med skatteanslaget för att kunna genomföra de föreslagna avgiftslättnaderna.

Vad gäller kategorierna flygoperatörer och verkstäder inom luftfartsområdet anser Transportstyrelsen att ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen kommer att få konsekvenser som kan vara problematiska. Avgifter enligt självkostnadsprincipen kan dels leda till att företag som idag är aktiva på den svenska marknaden slås ut, dels till att företag flyttar ut till andra länder.

Att företag som inte kan täcka de kostnader som verksamheten förorsakar slås ut är i och för sig naturligt i en marknadsekonomi, men om de aktuella verksamheterna läggs ner uppstår negativa konsekvenser för andra delar av näringslivet.

Risken för att verksamheter flyttar ut till andra länder uppkommer framför allt för att andra länder täcker hela eller delar av de aktuella kostnaderna med skattemedel. Det är en politisk fråga hur en sådan utveckling ska värderas.

Transportstyrelsen konstaterar att en eventuell avgiftslättnad för de beskrivna områdena inom luftfarten inte kan hanteras inom befintliga anslagsramar. Vid en fortsatt utfasning av myndighetsavgiften, som idag finansierar delar av denna verksamhet, är det således inte möjligt för myndigheten att undvika de beskrivna konsekvenserna.

2 Inledning och bakgrund

Transportstyrelsen har i regleringsbrev 2012 fått följande uppdrag:

”Transportstyrelsen ska redovisa vilka insatser myndigheten genomfört och planerar att genomföra för att underlätta för små- och medelstora företag. Transportstyrelsen ska även föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden på sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad. I uppdraget ingår att redovisa olika metoder för finansiering av de eventuella underskott som en sådan subventionering skulle innebära. Utgångspunkten för förslaget ska vara att Transportstyrelsen inte ska bedöma kulturhistoriska värden. Transportstyrelsen ska samråda med Riksantikvarieämbetet, Statens maritima museer samt andra berörda myndigheter. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en delrapport senast 1 mars 2012 och i en slutrapport senast den 1 mars 2013.”

Uppdraget är en följd av synpunkter om att Transportstyrelsens verksamhet inte i tillräcklig utsträckning tar hänsyn till villkoren för små och medelstora organisationer. Det har blivit särskilt påtagligt i samband med myndighetens finansieringsomläggning, som medför att den berörda brukaren belastas med en avgift som motsvarar myndighetens verksamhet gentemot brukaren. Omläggningen har lett till att myndighetens avgiftssättning har ifrågasatts, inte minst när det gäller konsekvenserna för små och medelstora företag. Därför gör Transportstyrelsen en uppdelning av begreppet att underlätta för små och medelstora företag: i avgiftslättnader respektive verksamhetsmässiga förenklingar.

Transportstyrelsen har redan genomfört ett antal olika åtgärder för att underlätta för berörda brukare. Åtgärderna omfattar bland annat följande områden:

- **Regelförenklingar**
Transportstyrelsen genomför en översyn av befintliga regelverk där samtliga föreskrifter ska gås igenom över en femårsperiod. Vid denna översyn och i samband med utformandet av nya föreskrifter är ambitionen att inte ställa omotiverade krav på berörda organisationer.
- **E-tjänster**
För att minska den administrativa bördan arbetar Transportstyrelsen aktivt med att utveckla olika typer av e-tjänster för brukarna. För just

det ändamålet har en särskild enhet skapats inom myndigheten för samtliga trafikslag.

- **Verksamhetsöversyn**

Transportstyrelsen håller för närvarande på att gå igenom hur verksamheten bedrivs. Olika typer av åtgärder utreds som syftar till att skapa en effektivare verksamhet där möjliga kostnadsbesparingar identifieras. Exempel på åtgärder som utreds och successivt genomförs är att i högre utsträckning övergå till riskbaserad tillsyn, att genomföra fler tillsyner ”från kontoret” eller att fokusera på systemtillsyn. Verksamhetsöversynen är nära förknippad med myndighetens regelarbete, och möjligheten att vidta åtgärder skiljer i hög utsträckning beroende på regelverk.

- **Översyn av metoder för avgiftsberäkningar**

Denna översyn har bland annat inneburit att myndigheten i större utsträckning tar hänsyn till olika organisationers komplexitet i samband med avgiftsberäkningarna. Eftersom små organisationer generellt sett bedriver en mindre komplex verksamhet, är det rimligt att små och medelstora organisationer får en lägre avgift. I sammanhanget är det dock relevant att betona att myndigheten inte kan frånga självkostnadsprincipen på sådant sätt att korssubventionering uppstår mellan olika brukare. Det är inte heller möjligt att genomföra avgiftslättnader för enstaka företag på ett sådant sätt att det påverkar konkurrenssituationen. Transportstyrelsen har därför begränsade möjligheter att genomföra direkta avgiftslättnader för organisationer baserat på deras storlek.

Punkterna ovan utgör några av de områden som är centrala i myndighetens arbete med förenklingar och kostnadsbesparingar som underlättar för berörda brukare. Ofta är arbetet inriktat mot samtliga brukare inom ett givet kollektiv, men givetvis ligger en stor del av myndighetens fokus på just små och medelstora företag med en begränsad verksamhet. Många av de insatser som Transportstyrelsen har genomfört har därför skett särskilt med små och medelstora organisationer i åtanke, men de innebär förenklingar för övriga brukare.

Transportstyrelsen vill i sammanhanget betona att arbetet inte är färdigt – det återstår ännu mycket att genomföra vad gäller myndighetens verksamhet och avgiftsuttagen. I denna rapport redogör Transportstyrelsen för de konsekvenser myndighetens avgifter får, och inom vilka områden det bedöms problematiskt med ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen. Som en del av denna sammanställning lyfts den kulturhistoriska verksamheten fram som ett område där myndighetens avgiftsuttag utreds

särskilt. Myndigheten lyfter också fram de konkreta insatser som genomförts i syfte att underlätta för mindre organisationer.

Rapporten är således uppdelad i tre huvudsakliga delar enligt följande:

- del 1 – Utredning av eventuella avgiftslättnader (avsnitt 3–6, 8)
- del 2 – Kulturhistorisk verksamhet (avsnitt 7)
- del 3 – Verksamhetsmässiga insatser (avsnitt 9–12).

I del 1 utreds inom vilka områden avgifter enligt självkostnadstäckning skulle medföra särskilt stora konsekvenser. Det sker genom en konsekvensutredning av Transportstyrelsens avgifter. Utgångspunkten är att sätta avgiftsuttaget per organisation i förhållande till respektive organisations omsättning. Konsekvensutredningen genomförs per trafikslag och redovisas i avsnitten 3–6. Om det i konsekvensutredningen framkommer att Transportstyrelsens avgiftsuttag ger upphov till särskilt stora konsekvenser, finns det en redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna vid eventuella avgiftslättnader i avsnitt 8. Man bör notera att det i denna analys görs en avgränsning: endast Transportstyrelsens avgifter beaktas. Konkret innebär det till exempel att analysen inte omhändertar andra myndigheters avgifter, eventuella skatter eller försäkringskostnader som kan hänföras till den givna verksamheten.

I del 2 redogörs för Transportstyrelsens hantering av avgiftsuttag gentemot verksamheter som bedömts som kulturhistoriskt intressanta. Främst omfattar avsnittet vilka avgiftslättnader myndigheten avser att genomföra, men också en metod för att identifiera verksamheter som är av kulturhistoriskt värde.

Del 3 redogör för verksamhetsmässiga insatser. I den delen presenteras dels de insatser som redan genomförts, dels de insatser som för närvarande är planerade att genomföras.

2.1 Transportstyrelsens avgiftsreform

När Transportstyrelsen skapades var den finansierad enligt olika principer. 2011 påbörjades en omläggning med syftet att skapa en finansiering enligt fastställda riktlinjer, vilket också innebär att myndigheten ska vara finansierad på ett enhetligt sätt gentemot samtliga trafikslag. Enligt fastställda finansieringsprinciper ska tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning finansieras med avgifter, medan regelgivning ska finansieras med skattemedel.

Finansieringsomläggningen har varit olika omfattande för respektive trafikslag. I flera fall har finansieringsomläggningen skett i ett flertal steg, där avgifterna successivt anpassats under ett antal år. 2013 års avgifter

innebär att den större omläggningen är genomförd för alla trafikslag utom luftfart. Det fortsatta avgiftsarbetet kommer därefter främst att vara fokuserat på att justera avgifterna så att de med rimlig träffsäkerhet genererar självkostnad.

Nedan ges en kortfattad redogörelse för omläggningen inom respektive trafikslag.

- Järnvägsområdet var fram till 2010 helt och hållet finansierat genom skattefinansierade anslag. Den nya finansieringen genomfördes successivt under en treårsperiod. 2013 års avgifter innebär att finansieringsomläggningen till fullo är genomförd inom järnvägsområdet.
- Luftfartsområdet var sedan tidigare helt finansierat genom avgifter. En finansiering enligt fastställda principer minskar Transportstyrelsens avgiftsuttag gentemot flygbranschen, eftersom regelutvecklingen nu ska finansieras genom skattefinansierade anslag. Minskningen kan dock hänföras till myndighetsavgiften som tas ut per avresande passagerare från svenska flygplatser och som på sikt ska avskaffas. En större kostnads massa ska istället finansieras genom de direkta avgifterna som kommer att öka. Transportstyrelsen planerar att genomföra finansieringsomläggningen i fyra steg under åren 2012–2015.
- Sjöfartsområdet var tidigare i huvudsak finansierat genom avgifter. En finansiering enligt fastställda principer minskar Transportstyrelsens avgiftsuttag mot sjöfartsnäringen, eftersom regelutveckling nu ska finansieras genom skattefinansierade anslag. Delar av verksamheten inom sjöfartsområdet finansierades dock tidigare genom en farledsavgift som togs ut per fraktat ton gods i svenska farvatten. Farledsavgiften har fasats ut, vilket innebär att kostnader istället har omfördelats mot de direkta avgifterna som höjts. Finansieringsomläggningen genomfördes under en treårsperiod. 2013 års avgifter innebär att omläggningen är helt genomförd inom sjöfartsområdet.
- Vägtrafikområdet finansierades tidigare genom såväl skattemedel som avgifter. Principerna för Transportstyrelsens finansiering innebär att en större del av finansieringen sker genom avgifter. Den omläggning som var nödvändig att genomföra gjordes i allt väsentligt redan 2011.

2.1.1 Legala förutsättningar

Enligt tidigare utredningar och en ur dessa framtagna lagrådsremiss från 2009 är det beslutat att tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning ska finansieras genom avgifter från respektive brukare. Regelgivning, stabsarbete under regeringen, sektorsansvar samt prövning av tvist ska däremot finansieras genom skattefinansierade anslag.

Vid genomförandet av Transportstyrelsens finansiering har det varit nödvändigt att skapa ett legalt stöd, vilket inkluderar såväl Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter som förändringar i lagar och förordningar.

Nödvändigt legalt stöd i lagar och förordningar beslutades inför 2011 i samband med att första steget mot en ny finansiering för Transportstyrelsen genomfördes. Beslut om nödvändiga lagar togs i samband med budgetpropositionen 2010 enligt proposition 2010/11:30 *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet*. De förordningsförändringar som var nödvändiga beskrevs av Transportstyrelsen i en PM som avrapporterades till regeringen den 1 juli 2010. PM:en var en avrapportering av ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen (N2010/1829/TE). Regeringen beslutade om dessa förordningsförändringar under 2010. Nödvändigt legalt stöd i lag och förordning finns således på plats, och de föreskrifter som årligen beslutas av Transportstyrelsen skapar det nödvändiga stödet i föreskrift.

2.1.2 Rätten att fastställa avgifterna och disponera dess intäkter

Regeringen har beslutat att delegera rätten att fastställa avgifterna till Transportstyrelsen. Myndigheten beslutar därmed sina avgifter i föreskrifter, huvudsakligen i fyra separata avgiftsföreskrifter, en för varje trafikslag. Vidare har det beslutats att Transportstyrelsens avgifter ska bruttoredovisas, dvs. intäkterna redovisas till statsbudgeten mot inkomstitel.

2.2 Pågående effektiviseringsarbete

Under 2012 initierade Transportstyrelsen ett omfattande effektiviseringsprogram för åren fram till 2015. Kostnaderna för dagens verksamhet väntas kunna minskas väsentligt med i stort sett bibehållen service- och kvalitetsnivå. Kostnadseffektiviseringar har redan under 2012 gjorts inom samtliga av myndighetens verksamheter, främst inom it-området.

Kostnadseffektiviseringarna görs på olika sätt. Utvecklade e-tjänster och en mer automatiserad handlägningsprocess minskar arbetsbördan på handläggare. Samtidigt ges en snabbare och bättre service till medborgare och näringsliv. Att ersätta fleråriga konsultkontrakt med

anställningskontrakt är ett annat sätt att minska kostnaderna. Vidare uppkommer stora kostnadsbesparingar när myndigheten omförhandlar avtal med leverantörer för olika tjänster, bland annat för it-drift och brevdistribution. Ansträngningar pågår dessutom att med e-brev minska volymerna av vanliga brevutskick till medborgare och näringsliv.

De effektiviseringar som genomförts under 2012 och de som planeras under 2013 innebär att det genomsnittliga avgiftsuttaget kommer att kunna sänkas med cirka 10 procent. Arbetet kommer att fortsätta under flera år och Transportstyrelsens ambition är effektiviseringarna ska resultera i fortsatta sänkningar. I vilken utsträckning avgifterna kan justeras varierar dock i stor utsträckning mellan olika avgifter.

2.3 Beräkningsmetodik för Transportstyrelsens avgifter

Här ges en kortare beskrivning av Transportstyrelsens beräkningsmetodik. I avsnittet redogörs dels för den grundläggande beräkningsmetodiken, dels för en tilläggsprincip som tydligare tar hänsyn till företagens komplexitet. Metodiken används inom de områden som ska finansieras med avgifter: tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Kostnaderna som ska finansieras genom avgifterna är dels de direkta kostnaderna gentemot respektive avgift, dels en fördelad andel indirekta kostnader.

2.3.1 Grundregel

För att beräkna Transportstyrelsens avgifter finns två typer av beräkningsmetoder. Antingen beräknas avgiften genom att kostnaderna fördelas direkt mot en volym ärenden inom produkten (volymberoende ärenden), eller också fördelas de inom en produkt genom att kostnaderna baseras på resursåtgången för ett normalärende inom den aktuella avgiftskategorin (tidsberoende ärenden).

Volymberoende ärenden

Gruppen volymberoende ärenden utgörs främst av ärenden som kräver liten eller ingen manuell handläggning – de genomförs i huvudsak automatiskt. De karaktäriseras generellt av att avgiften är låg, men att de genomförs i större volymer. Exempel på produkter som hör till denna kategori är vägtrafikregisteravgiften och utfärdande av behörighetshandlingar inom vägtrafikområdet.

Avgiften för dessa produkter beräknas genom att kostnaderna som har allokerats mot produkten, fördelas över den aktuella volymen ärenden inom respektive produkt.

Tidsberoende ärenden

Gruppen tidsberoende ärenden utgörs främst av ärenden som kräver manuell handläggning och som således inte genomförs automatiskt. Till skillnad från

de volymberoende ärendena utförs dessa i högre grad i mindre volymer men med en större resursinsats per ärende. Avgifterna beräknas genom att kostnaderna först allokeras mot rätt produkt. Därefter fördelas kostnaderna mot respektive avgift baserat på en uppskattad resursåtgång för respektive avgiftsgrupp. Resursåtgången speglas av antalet debiterbara timmar för ett normalärende.

Genom att fördela produktens kostnader över det totala antalet debiterbara timmar inom produkten ges en kostnad per timme. Den kostnaden används därefter för att beräkna de fasta avgifterna.

Nedan ges ett exempel på vald beräkningsmetodik för en produkt.

Produkt

Total kostnad:	1 miljon kronor
Två avgiftsnivåer:	Avgift A kräver 2 timmars arbete, volym 1 000 stycken.
	Avgift B kräver 4 timmars arbete, volym 1 000 stycken.
Avgiftsberäkning:	Totalt antal timmar: $(2 \cdot 1000) + (4 \cdot 1000) = 6\,000$ timmar.
	Kostnad per timme: $1\,000\,000 / 6\,000 = 170$ kronor.
	<i>Avgift för produkt A: $2 \cdot 170 = 340$ kronor</i>
	<i>Avgift för produkt B: $4 \cdot 170 = 680$ kronor</i>

Årliga tillsynsavgifter beräknas enligt denna princip. I dessa fall beaktas även tillsynsfrekvensen, vilket innebär att timmarna som används i avgiftsberäkningarna motsvarar det genomsnittliga antalet timmar per år.

2.3.2 Komplexitetsfaktor

Inom flera produkter har det konstaterats att antalet debiterbara timmar för ett normalärende inte på ett rättvisande sätt kan användas för att fördela kostnaderna mot olika avgifter. Orsaken är att vissa typer av brukare bedöms ge upphov till en större andel av de indirekta kostnaderna än vad som blir fallet om endast antalet debiterbara timmar används. Det beror på att vissa organisationer bedöms bedriva en sådan verksamhet att de för myndigheten är mer komplexa och därför ska ges en högre avgift än vad som blir fallet om endast antalet debiterbara timmar används som fördelningsnyckel.

En mer komplex verksamhet kan ge upphov till kostnader som inte skulle uppstå om myndigheten endast bedrev verksamhet mot mindre komplexa organisationer. Exempelvis berör det kostnader inom följande områden.

- Systemkostnader: Om Transportstyrelsen endast bedrev verksamhet mot mindre komplexa organisationer skulle inte lika omfattande verksamhetssystem vara nödvändiga. Mindre komplexa organisationer bör därför inte bära lika stor andel av dessa kostnader.
- Lönekostnader: De mindre komplexa organisationerna, som har en enklare verksamhet, kan inom vissa områden handläggas av personal med en lägre lönenivå än den personal som handlägger ärenden för organisationer med mer avancerad verksamhet.
- Större andel indirekt tid: I avgiftskalkylerna används endast de direkta timmarna. I flera fall bedöms komplexa organisationer också ge upphov till en större andel indirekta timmar, exempelvis genom att myndigheten deltar i olika arbetsgrupper och nätverk enbart till följd av dessa komplexa organisationer.

Sammantaget innebär detta att vissa organisationer i flera fall bör belastas med en större andel av de direkta avgifterna. I avgiftskalkylerna använder Transportstyrelsen därför en faktor som justerar antalet debiterbara timmar så att komplexiteten bättre beaktas i avgiftssättningen.

Transportstyrelsen använder denna kompletterande beräkningsprincip inom ett antal områden där det anses motiverat på grund av att vissa företag bedriver en mer komplex verksamhet. Generellt gäller att dessa företag är större företag med en mer omfattande verksamhet, och att mindre företag därmed ges en lägre avgift. Dock används inte komplexitetsprincipen baserat på företagets storlek utan på komplexiteten i deras verksamhet, och därför är kopplingen mellan komplexitetsprincipen och företagets storlek endast indirekt. Att använda komplexitetsprincipen direkt baserat på företagets storlek anser inte Transportstyrelsen vara möjligt, eftersom företagets storlek inte har någon direkt koppling mot omfattningen på den verksamhet som myndigheten bedriver gentemot respektive organisation. Av detta följer att avgiftsuttaget då inte skulle spegla den aktuella motprestationen, vilket skulle medföra ett avsteg från självkostnadsprincipen.

3 Konsekvenser inom järnvägsområdet

I avsnitt 3 analyseras Transportstyrelsens avgiftsuttag och de konsekvenser som uttaget bedöms få inom järnvägsområdet.

3.1 Järnvägsföretag

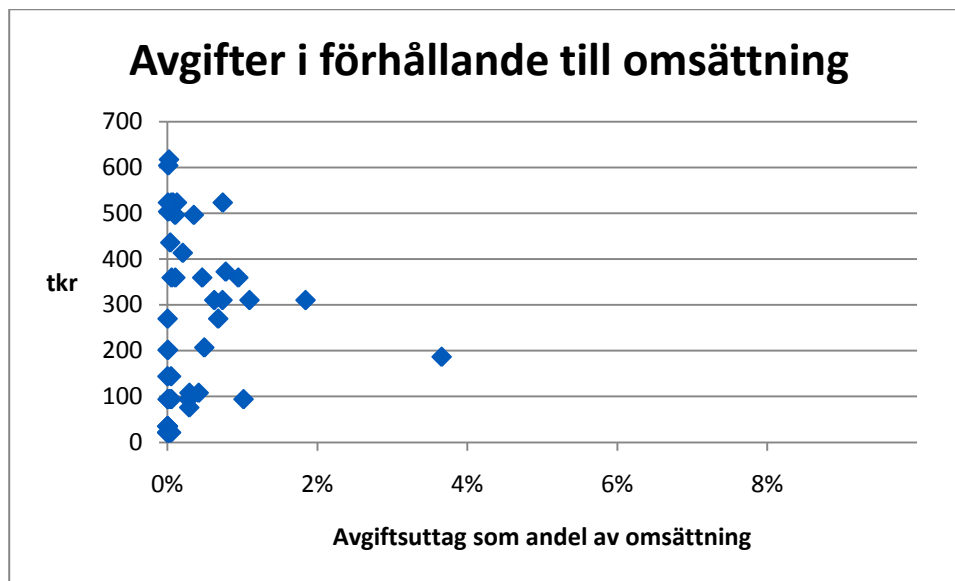
Kollektivet innefattar de företag och organisationer som bedriver järnvägstrafik och som därmed har tillstånd för det och belastas av Transportstyrelsens tillsynsavgifter. Totalt omfattas 79 brukare, varav fullständiga uppgifter har erhållits för 68 stycken (86 procent). Urvalet för analysen bedöms vara tillräckligt stort för att ingen vidare analys av det övriga kollektivet ska vara nödvändig.

Det bör noteras att 27 olika museijärnvägar tas bort från denna sammanställning för att i stället analyseras i avsnitt 3.8, där kulturhistorisk verksamhet hanteras.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Säkerhetstillsyn av järnvägsföretag med säkerhetsintyg del B	75 900 kr–523 200 kr
Säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som beviljats särskilt tillstånd	21 300 kr–94 000 kr
Säkerhetstillsyn av trafikutövare	22 500 kr–262 500 kr
Tillsyn av transporter av farligt gods mot företag som beviljats säkerhetsintyg B	20 000 kr–1 625 000 kr
Tillsyn av transporter av farligt gods mot företag som beviljats särskilt tillstånd	20 000 kr–320 000 kr
Ansökan om licens	31 080 kr
Prövning om ansökan om säkerhetsintyg del A	20 000 kr–110 600 kr
Prövning om ansökan om säkerhetsintyg del B	31 400 kr–174 800 kr
Prövning om ansökan om särskilt tillstånd	123 100 kr–184 700 kr
Prövning av auktorisation	31 100 kr

Hur stora avgifterna är, och hur stora de är i förhållande till företagets omsättning, åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Det bör noteras att de avgifter som innefattas i diagrammet är de årliga tillsynsavgifter som berörda brukare belastas med. Ansöknings- och prövningsavgifterna är endast aktuella i samband med nya tillstånd, och de analyseras närmare i avsnitt 3.1.5.



Sammanställningen som åskådliggörs i punktdiagrammet ovan visar att Transportstyrelsens avgifter är begränsade i förhållande till de olika företagens omsättning. Endast för 3 företag av 64 överstiger avgiftsuttaget 2 procent av omsättningen. Det innebär att avgiftsuttaget understiger 2 procent av företagens omsättning för mer än 95 procent av berörda brukare.

Generellt bedöms därmed inte Transportstyrelsens avgifter få några allvarliga konsekvenser för den aktuella branschen. Men det bör noteras i sammanhanget att avgifterna för enskilda företag (2 stycken) kan överstiga så mycket som 10 procent av deras omsättning, vilket betyder att avgifterna kan innebära stora påfrestningar för enskilda företag.

De 3 företag där avgifterna överstiger 2 procent av omsättningen är alla nystartade företag som under 2012 fick tillstånd att bedriva verksamheten. Företagens omsättning, som bygger på uppgifter från 2011, är av förklarliga skäl mycket låg. Jämförelsen mellan avgiftsuttag och denna omsättning kan således inte betraktas som relevant, och förklarar varför dessa företag sticker ut i jämförelsen.

Sammantaget ser inte Transportstyrelsen att avgifterna inom området medför några allvarliga konsekvenser för berörda brukare. För bedömda konsekvenser redogörs närmare under avsnitt 3.1.1–3.1.4.

3.1.1 Känsliga grupper

Enligt sammanställningen i 3.1 konstateras att avgifterna inte bedöms utgöra betydande påfrestning för enskilda grupper.

Inga särskilt utsatta grupper kan identifieras inom detta kollektiv.

3.1.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Järnvägsföretag som på ett eller annat sätt är verksamma i Sverige berörs av Transportstyrelsens tillsyn, och därmed också av relaterade tillsynsavgifter. Det gäller oavsett om företaget har sitt säte i Sverige eller ej. Följaktligen är det inte möjligt att undkomma eventuella tillsynsavgifter genom en lokalisering till annat land, och därmed har andra länders avgifter ingen betydelse för nationell utflyttning.

Vidare konstateras ur diagrammet ovan att avgifterna är begränsade i relation till företagets omsättning, vilket leder till bedömningen att riskerna för att svenska företag i stället ska välja att bedriva verksamhet i ett annat land är små.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter medföra några konsekvenser i form av att svenska järnvägsföretag förlägger sin verksamhet, eller sitt huvudkontor, utomlands.

3.1.3 Tillgänglighet

Den analys som har genomförts av kollektivet och dess avgiftsuttag visar att avgifterna inom området inte bör innebära några allvarliga konsekvenser. För branschen som helhet bedöms konsekvenserna som små. Inte heller på enskild företagsnivå kan vi identifiera några allvarliga konsekvenser då avgifterna är begränsade i förhållande till övriga kostnader för att bedriva järnvägstrafik, såväl som i förhållande till den nödvändiga omsättningen.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inom området inte ger upphov till några påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

3.1.4 Inträdesbarriärer – tillståndsavgifter

Det avgiftsuttag som presenteras i diagrammet ovan avser det årliga avgiftsuttaget för befintliga brukare inom kollektivet järnvägsföretag. För att ge en heltäckande bild av avgiftsuttaget inom området bör det även klarläggas vilka prövningsavgifter som är förknippade med att starta en ny verksamhet och som därmed riskerar att fungera som inträdesbarriär för nya företag.

För att utreda vilka konsekvenser som myndighetens avgiftsuttag får används ett fiktivt exempel nedan. Exemplet visar på avgifterna för

befintliga respektive nya företag med fem järnvägsanställda, och de transporterar farligt gods i mindre omfattning. De nya företagen söker licens och säkerhetsintyg inkluderande transport av farligt gods i den lägre avgiftskategorin. Eftersom de årliga tillsynsavgifterna tas ut från och med ej påbörjat kvartal, görs antagandet att exempelföretaget ansöker i mars och får tillstånd under juni.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>	<i>Befintliga företag</i>
Prövningsavgift för licens	31 080 kr	-
Prövningsavgift för säkerhetsintyg del A	50 000 kr	-
Prövningsavgift för säkerhetsintyg del B	78 500 kr	-
Säkerhetstillsynsavgift för säkerhetsintyg del B (2/4 * 186 500 kr)	93 250 kr	186 500 kr
Avgift för tillsyn av farligt gods för säkerhetsintyg del B (2/4 * 20 300 kr)	10 150 kr	20 300 kr
SUMMA	262 980 kr	206 800 kr

Sammanställningen visar att prövningsavgifterna som ett nytt järnvägsföretag belastas med utgör en mindre andel av det totala avgiftsuttaget. Eftersom de årliga tillsynsavgifterna endast tas ut per ej ännu påbörjade kvartal, är det givet att de inte tas ut på helårsbasis under det första året. Avgiftsuttaget för år 1 bedöms bli något högre än för följande år, då företaget endast belastas med tillsynsavgifter. Skillnaden bedöms dock inte vara större än att ett nytt järnvägsföretag kan bära avgiften utan påtagliga konsekvenser.

Denna bedömning utgår från den relativt begränsade skillnaden i avgiftsuttag mellan år 1 och efterföljande år. Men även vid en jämförelse mellan avgiftsuttaget år 1 och de uppskattade kostnaderna för att starta ett nytt järnvägsföretag gör vi bedömningen att Transportstyrelsens avgifter inte utgör någon större andel av företagets totala kostnadsmassa.

Sammantaget gör därför Transportstyrelsen bedömningen att myndighetens avgiftsuttag inte utgör någon påtaglig inträdesbarriär för nya järnvägsföretag.

3.2 Infrastrukturförvaltare

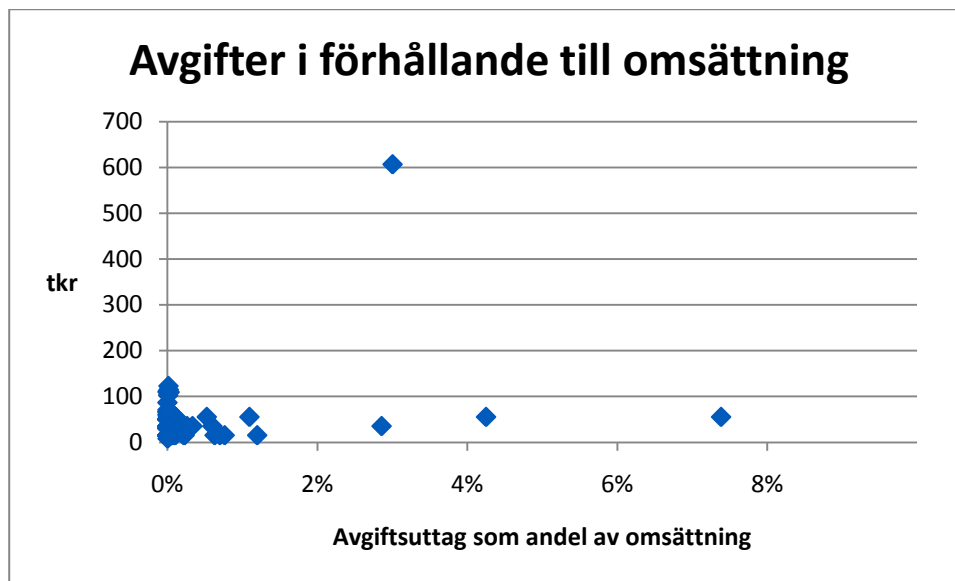
Kollektivet innefattar de organisationer som är godkända för att tillhandahålla infrastruktur för järnvägstrafik. Totalt uppgår kollektivet till 346 brukare som förvaltar infrastruktur, antingen i form av huvudspår eller sidospår och av olika omfattning. Av det totala kollektivet har fullständiga uppgifter erhållits för 222 brukare, vilket motsvarar 64 procent av det totala kollektivet. För att skapa en tillräcklig bild av konsekvenserna inom området bedöms det vara nödvändigt med en analys också av övriga brukare.

Det bör noteras om kollektivet att 31 olika museijärnvägar tas bort från denna sammanställning för att i stället analyseras i avsnitt 3.8, där kulturhistorisk verksamhet hanteras.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Säkerhetstillsyn av infrastrukturförvaltare med huvudspår	4 600 kr–1 167 900 kr
Säkerhetstillsyn av infrastrukturförvaltare med endast sidospår	15 700 kr–844 600 kr
Säkerhetstillsyn av spåranläggning eller särskild trafikledningsverksamhet	4 500 kr–210 000 kr
Marknadstillsyn av infrastrukturförvaltare med huvudspår	20 000 kr–1 625 000 kr
Marknadstillsyn av infrastrukturförvaltare utan huvudspår	20 000 kr–320 000 kr
Ansökan om tillstånd för drift av spårtrafik (trafikledning)	25 100 kr–500 000 kr
Ansökan om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare med huvudspår	5 000 kr–2 000 000 kr
Ansökan om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare med sidospår	17 500 kr–1 400 000 kr
Ansökan om tillstånd för drift av spåranläggningar eller särskild trafikledningsverksamhet	5 100 kr–500 000 kr
Ansökan om godkännande av trafikplatsnamn	15 000 kr

Hur stora avgifterna är, och hur stora de är i förhållande till företagens omsättning, åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Det bör noteras att de avgifter som innefattas i diagrammet är de årliga tillsynsavgifter som berörda brukare belastas med. Ansöknings- och prövningsavgifterna är endast aktuella i samband med nya tillstånd, och de analyseras närmare i avsnitt 3.2.5.



Transportstyrelsens avgiftsuttag överstiger 2 procent av omsättningen för 4 företag. Det innebär att myndighetens avgiftsuttag understiger 2 procent av företagets omsättning i mer än 98 procent av fallen. Inte i något fall överstiger avgiftsuttaget 10 procent av motsvarande företags omsättning.

De brukare som inte finns angivna i sammanställningen ovan är nästan uteslutande statliga myndigheter och kommuner samt större företag. Avgifterna mot dessa brukare understiger 50 000 kronor för 98 av de företag för vilka inte fullständiga omsättningsuppgifter erhållits, och endast för 3 organisationer överstiger myndighetens avgiftsuttag 100 000 kronor (Stockholms lokaltrafik, Göteborgs stad och Trafikverket). Nivån på myndighetens avgiftsuttag i kombination med strukturen på de aktuella organisationerna gör att Transportstyrelsen inte bedömer att myndighetens avgifter får några större konsekvenser heller inom denna grupp.

Transportstyrelsens avgifter bedöms därför inte få några allvarliga konsekvenser för berörda brukare inom detta kollektiv. För bedömda konsekvenser redogörs närmare under avsnitt 3.2.1–3.2.4.

3.2.1 Känsliga grupper

Enligt sammanställningen i 3.2 konstateras att avgifterna inte bedöms utgöra en betydande påfrestning för enskilda grupper.

Inga särskilt utsatta grupper kan identifieras inom detta kollektiv.

3.2.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Infrastrukturförvaltning har en naturlig stark nationell koppling, eftersom den fysiska infrastrukturen är belägen inom nationsgränserna, och det är därför inte möjligt att flytta denna verksamhet utomlands.

Några specifika fall där nationell utflyttning är möjlig kan dock identifieras, till exempel i fall med överväganden om nyanläggning av fabriker med tillhörande järnvägsinfrastruktur. Men i dessa fall kan Transportstyrelsens avgifter betraktas som små, och de bedöms inte innebära någon påverkan på ett eventuellt beslut att lokalisera fabrik i annat land.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter få några konsekvenser i form av att infrastrukturförvaltare eller andra aktörer förlägger sin verksamhet, eller sitt huvudkontor, utomlands.

3.2.3 Tillgänglighet

Den analys som har genomförts av kollektivet visar att avgifterna inom området inte bör innebära några allvarliga konsekvenser, varken för enskilda aktörer eller för branschen som helhet.

För att tydliggöra hur tillgängligheten kan påverkas till följd av Transportstyrelsens avgifter, görs en indelning i två olika grupper:

Industri med järnvägsanslutning: Gruppen avser industrier som med hjälp av järnväg fraktar material från fabrik. Först och främst kan vi konstatera att avgifterna för dessa brukare är låga i förhållande till deras övriga kostnader respektive omsättning. Konsekvenserna som avgifterna får bedöms därför som små. Vidare kan vi konstatera att industrierna generellt har möjlighet att transportera gods och material med något annat trafikslag om avgifterna inom området faktiskt skulle medföra betydande konsekvenser.

Sidospår som tjänar flera operatörer: Avgifterna är här låga i förhållande till övriga kostnader som är förknippade med att inneha och förvalta järnvägsinfrastruktur, vilket också framgår av analysen i avsnitt 3.2. Vidare bedömer myndigheten att verksamheten – i de fall en aktör väljer att avsluta sin verksamhet som infrastrukturförvaltare – i regel säljs eller upplåts till annan aktör som då tar över rollen. Investeringen i infrastrukturen är nämligen redan genomförd och med hänsyn till den långa livslängden är startkostnaden relativt låg för den ”nya” infrastrukturförvaltaren.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inom området inte ger upphov till några påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

3.2.4 Inträdesbarriärer

Det avgiftsuttag som presenteras i diagrammet ovan avser det årliga avgiftsuttaget för befintliga brukare inom kollektivet infrastrukturförvaltare. För att ge en heltäckande bild av uttaget inom området bör det även klarläggas vilka prövningsavgifter som är förknippade med att starta ny

verksamhet och som därmed riskerar att fungera som inträdesbarriär för nya företag.

För att utreda vilka konsekvenser som uppstår till följd av myndighetens avgiftsuttag används ett fiktivt exempel enligt nedan. Exemplet visar avgifterna för befintliga respektive nya företag med endast sidospår upp till 9,9 spårkilometer och mellan 1 000–5 000 järnvägsfordon per månad. De nya företagen söker tillstånd för infrastrukturförvaltare i mars och erhåller tillstånd under juni 2013.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>	<i>Befintliga företag</i>
Prövningsavgift för nytt tillstånd för infrastrukturförvaltare (kategori 1 endast sidospår)	17 500 kr	-
Säkerhetstillsynsavgift för infrastrukturförvaltare (kategori 1 endast sidospår) (2/4 * 15 700 kr)	7 850 kr	15 700 kr
Marknadstillsynsavgift för infrastrukturförvaltare (2/4 * 40 000 kr)	20 000 kr	40 000 kr
SUMMA	45 350 kr	55 70 kr

Sammanställningen visar att prövningsavgifterna som ett nytt järnvägsföretag belastas med endast utgör en mindre andel av det totala avgiftsuttaget. De årliga tillsynsavgifterna tas endast ut per ej ännu påbörjat kvartal, och följaktligen tas de inte ut på helårsbasis under det första året. Avgiftsuttaget år 1 bedöms därför inte bli högre än för följande år, eftersom företaget endast belastas med tillsynsavgifter. Även om de årliga tillsynsavgifterna skulle falla ut på helårsbasis redan det första året, bedöms inte avgiftsuttaget medföra några påtagliga konsekvenser för nya infrastrukturförvaltare.

Bedömningen utgår från att avgiftsuttaget inte bedöms bli högre år 1 än för nästkommande år och, om så blir fallet, endast marginellt. Men även vid en jämförelse mellan avgiftsuttaget år 1 och uppskattade kostnader för att starta ny verksamhet som infrastrukturförvaltare utgör Transportstyrelsens avgifter inte någon större andel av företagets totala kostnadsmassa.

Sammantaget bedömer därför Transportstyrelsen att myndighetens avgiftsuttag inte utgör någon påtaglig inträdesbarriär för nya infrastrukturförvaltare.

3.3 Tillverkare och verkstäder

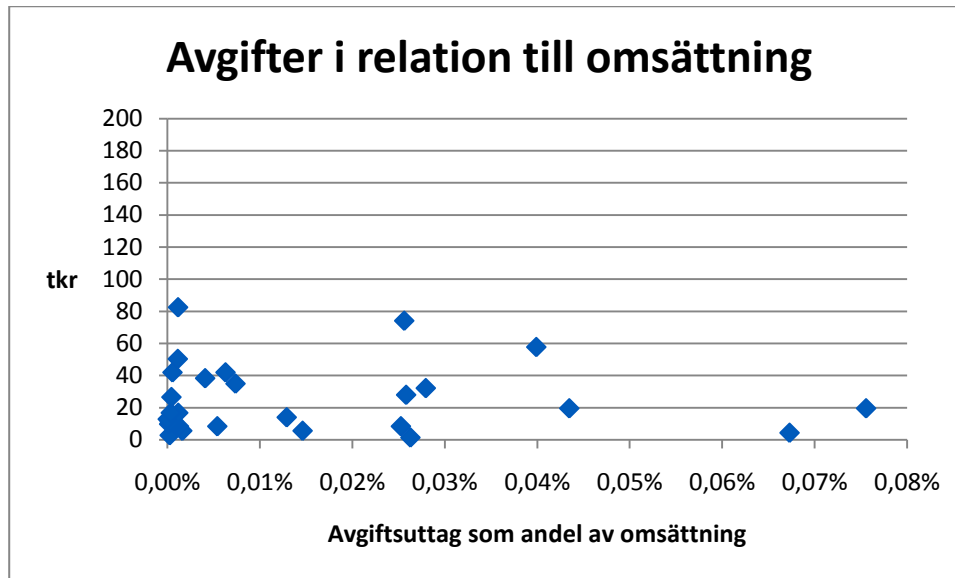
I kollektivet tillverkare och verkstäder ingår samtliga brukare som ansöker om godkännande av delsystem. För den verksamheten tas inte någon regelbunden årlig avgift ut, istället sker avgiftsuttaget som en direkt avgift i samband med ett godkännande. Avgiften tas ut genom en löpande timtaxa som uppgår till 1 400 kronor per timme, och med en grundavgift om 2 800 kronor per beslut inom godkännandet. Av detta följer att alla företag inom området inte belastas med myndighetens avgifter varje år utan endast då de vill få ett godkännande för ett nytt delsystem.

Avgiftsposter	Avgift
Ansökan om godkännande av fordon och delsystem för järnväg	2 800 kr per beslut + 1 400 kr/tim ¹

¹ För museijärnvägar utgår en avgift om 500 kr/tim och med ett maxbelopp per godkännande om 5 000 kr.

Under 2012 tog Transportstyrelsen ut avgift av 45 företag inom området. Storleken på avgiftsuttagen varierar i stor utsträckning mellan olika brukare beroende på antalet timmar som myndigheten lägger ner på respektive godkännande. Till analysen av avgiftsuttaget i relation till företagets omsättning har uppgifter erhållits för 30 företag, vilket motsvarar 67 procent av kollektivet.

I diagrammet nedan redogörs för avgiftsuttaget i relation till företagets omsättning. Det bör noteras att diagrammet avser avgiftsuttaget under 2012 men att avgiftsnivån är densamma även under 2013. Avgifterna tas ut vid nya godkännanden – de är alltså inte periodiskt återkommande. En sammanställning enligt nedan kan således variera mellan olika år beroende på vilka företag som under året ansöker om godkännande samt omfattningen på dessa godkännanden.



Av sammanställningen konstateras att Transportstyrelsens avgifter inom området är små i förhållande till omsättningen. Det är en naturlig följd av att avgiftsuttaget är begränsat, men också av att det generellt krävs omfattande resurser för att ta fram nya delsystem.

En vidare analys av de enskilda företagen inom området visar också att avgiftsuttaget endast i ett fåtal fall har uppgått till en summa som överstiger 20 000 kronor. Samtliga företag som belastas med en avgift som överstiger 20 000 kronor är större företag med en omsättning som gör att avgifterna inte bedöms medföra några allvarliga konsekvenser.

I analysen uppmärksammas särskilt Trafikverket, som belastas med det i särklass högsta avgiftsuttaget, drygt 2 miljoner kronor. Men jämfört med övriga kostnader för att tillhandahålla järnvägsinfrastruktur i den omfattning som Trafikverket gör är denna kostnad liten.

Slutligen bör noteras att Transportstyrelsen i samtal med branschen har fått synpunkten att myndighetens avgifter inte utgör något större problem, utan att korta handläggningstider av de ärendena är betydligt viktigare.

3.3.1 Känsliga grupper

Eftersom avgiften inte är differentierad, belastas små företag hårdare i relation till större företag: avgifterna utgör en större andel av de små företagens kostnader respektive omsättning. Enligt den analys som genomförts i avsnitt 3.3 bedöms dock myndighetens avgiftsuttag generellt vara litet i förhållande till övriga kostnader som är relaterade till de aktuella brukarnas verksamhet. Detta bedöms även gälla mindre företag, och därför bedöms inte heller avgiftsuttaget mot dessa leda till några allvarliga konsekvenser.

Transportstyrelsen bedömer inte att det finns någon specifik grupp som får särskilt allvarliga konsekvenser inom området.

3.3.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

För närvarande innebär nationella särkrav att godkännanden generellt behöver utfärdas av svensk myndighet för att gälla inom Sverige. Men på längre sikt finns ambitionen att tillstånd som utfärdats i ett land även ska gälla i flera andra länder. Detta bedöms dock inte leda till någon nationell utflyttning, eftersom det endast innebär att företag kan söka godkännanden även utomlands.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter få några konsekvenser i form av att svenska företag förlägger sin verksamhet utomlands.

3.3.3 Tillgänglighet

Det skulle bli en försämrad tillgänglighet om myndighetens avgifter var så höga att berörda brukare inte gavs möjlighet att erhålla godkännanden för nya delsystem, vilket då skulle innebära minskade möjligheter till nya delsystem inom den svenska järnvägstrafiken. Enligt den analys som genomfördes i avsnitt 3.3 bedöms dock inte Transportstyrelsens avgifter inom området generera några allvarliga konsekvenser för berörda brukare. Denna bedömning stöds också av samtal med branschen, där det påpekas att Transportstyrelsens avgifter inte utgör något väsentligt problem utan att det snarare är handläggningstiden som bör prioriteras.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inom området inte får några påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

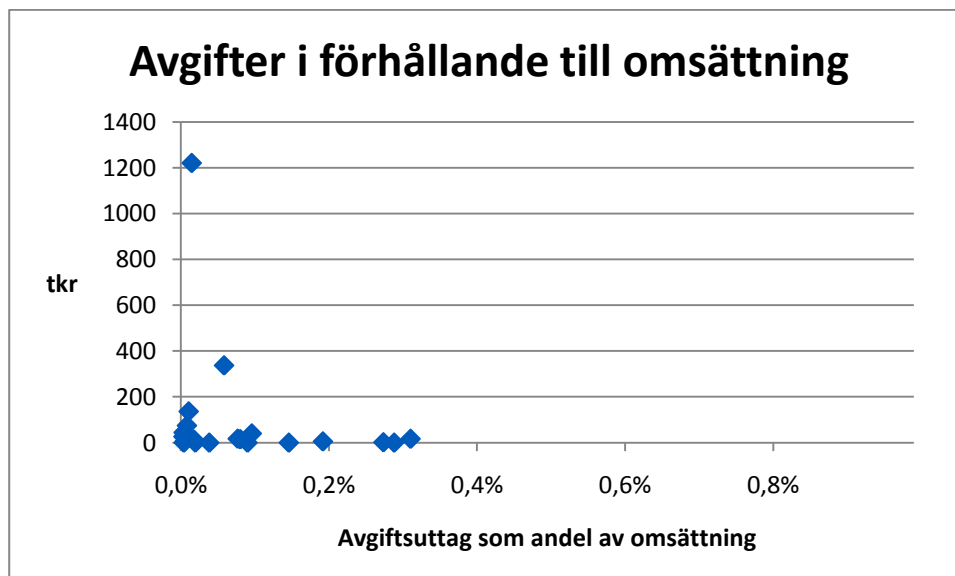
3.4 Innehavare av järnvägsfordon

Kollektivet innefattar de organisationer som äger järnvägsfordon registrerade i järnvägsregistret. Totalt finns 169 brukare som äger järnvägsfordon och som därmed ryms inom kollektivet. Av dessa är 37 stycken museijärnvägar, som behandlas separat i avsnitt 3.8 och därför inte analyseras vidare i detta avsnitt. Av kvarvarande 132 brukare har fullständiga uppgifter inhämtats för 84 stycken, vilket motsvarar 63 procent. För att kunna dra nödvändiga slutsatser med tillräcklig kvalitet, bedöms en analys av övriga brukare inom kollektivet vara nödvändig.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

Avgiftsposter	Avgift
Registerhållning av järnvägsfordon	155 kr per år

Hur stora avgifterna är, och hur stora de är i förhållande till företagens omsättning, åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Avgifterna i diagrammet nedan innefattar den årliga registerhållningsavgiften.



Figuren visar att Transportstyrelsens avgifter inom området är små i förhållande till omsättningen. Inte i något fall överstiger avgiftsuttaget 2 procent av motsvarande företags omsättning.

Avgifterna är generellt sett små för de brukare som inte ingår i sammanställningen. För 38 brukare understiger avgifterna 5 000 kronor, och för 36 av dessa är avgiftsuttaget under 2 000 kronor. Endast i 3 fall

(Trafikverket, Region Skåne genom Skånetrafiken och AB Stockholms Lokaltrafik) når avgiftsuttaget en nivå mellan 20 000–40 000 kronor, och för dessa brukare utgör detta en mycket liten del av respektive organisations omsättning.

Transportstyrelsens avgifter bedöms därför inte medföra några allvarliga konsekvenser för berörda brukare inom kollektivet. För bedömda konsekvenser redogörs närmare under avsnitt 3.4.1–3.4.3.

3.4.1 Känsliga grupper

Enligt sammanställningen i 3.4 konstateras att avgifterna inte bedöms utgöra någon särskild påfrestning för enskilda grupper. Inga särskilt känsliga grupper inom kollektivet kan identifieras.

3.4.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Transportstyrelsen ska enligt gällande lagstiftning föra och ge offentlighet åt ett register som innefattar samtliga fordon som används i Sverige. Det gäller samtliga fordon som används inom Sverige, oavsett om de ägs av brukare som har sin hemvist i landet eller utomlands. Det är således inte möjligt att undkomma avgifterna genom att flytta företaget utomlands. Dessutom har vi redan konstaterat att avgifterna innebär små konsekvenser för berörda brukare.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter medföra några konsekvenser i form av att svenska företag förlägger sin verksamhet utomlands.

3.4.3 Tillgänglighet

Om fordonsbeståndet minskar, medför det en minskad tillgänglighet. Men att Transportstyrelsens avgifter skulle innebära en minskning av fordonsbeståndet är mindre sannolikt, eftersom endast en årlig registerhållningsavgift på 150 kronor per fordon och år är aktuell inom området. Den avgiften är marginell i förhållande till övriga kostnader i samband med att äga och förvalta järnvägsfordon, vilket också stöds av den analys som genomfördes i avsnitt 3.4.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inom området inte får några konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

3.5 Personliga tillstånd

De personliga tillstånden inom järnvägsområdet omfattar olika former av certifikat och behörigheter för järnvägsfordonsförare, examinator, läkare och psykologer. Dessa ska godkännas av Transportstyrelsen och omfattas därför av myndighetens avgiftsuttag. Dessutom utfärdar Transportstyrelsen medicinska dispenser, som också ingår i kollektivet.

Samtliga typer av tillstånd inom området är personliga och därför kan avgiftsuttaget inte sättas i relation till en omsättning på det sätt som görs för övriga kollektiv. Konsekvensanalysen genomförs i stället genom att avgiftsnivåerna sätts i relation till den enskildes ekonomi och framförallt till dennes yrkesutövning.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgiftens nivå</i>
Prövning av ansökan om förarbevis – utan bedömning av lämplighet enligt 4 § TSFS 2011:61	2 000 kr
Prövning av ansökan om förarbevis – inklusive bedömning av lämplighet enligt 4 § TSFS 2011:61	3 500 kr
Tillstånd som examinator – juridisk person	33 600 kr
Tillstånd som examinator – fysisk person	11 200 kr
Prövning av ansökan om att erhålla särskilt tillstånd för läkare	11 200 kr
Prövning av ansökan om att erhålla särskilt tillstånd för psykolog	16 800 kr
Medicinska dispenser	1 500 kr

Lokförare

Förarbevis för lokförare omprövas vart 5:e år. Det innebär för individen en årlig avgift på 400/700 kronor eller 33/58 kronor per månad. Avgiften bedöms vara låg i förhållande till såväl den enskildes ekonomi som till inkomster från yrkesutövningen.

Examinator

Avgiften för examinatorer förs över på eleven om examinatorerna är externa. För exempelvis järnvägsföretag som håller utbildningen tar företagen själva kostnaderna för elever inom den egna organisationen (i genomsnitt handlar det om cirka 25 elever per utbildningssamordnare och år, vilket innebär lite drygt 1 000 kronor per elev). Antalet elever varierar dock mellan olika examinatorer. Den aktuella kostnaden som uppstår för examinatorerna kan föras vidare till berörda elever, vilket då innebär att utbildningskostnaderna ökar för eleverna.

För att komplettera bedömningen bör nämnas att de examinatorer som har tillstånd är juridiska personer. Det innebär att personliga tillstånd för verksamheten saknas. EU-lagstiftningen pekar dock ut att möjligheten för fysiska personer att vara examinatorer ska erbjudas.

Transportstyrelsen gör bedömningen att elevunderlaget är för lågt för att det skulle vara ekonomiskt intressant för en fysisk person att bedriva verksamheten oavsett avgift eller ej.

Läkare och psykolog

Årligen utförs ungefär 150–200 yrkespsykologiska tester och 150–200 hälsoundersökningar. Därutöver genomförs årligen cirka 1 000 periodiska hälsoundersökningar. För närvarande är 162 läkare och 16 psykologer godkända. Tillstånden för läkare och psykologer är giltiga i 5 år, vilket innebär en kostnad på 2 200 kronor per år för läkare och en kostnad på 3 360 kronor per år för psykologer. Det innebär att Transportstyrelsens avgifter motsvarar en kostnad på cirka 270 kronor per yrkespsykologiskt test och cirka 302 kronor per hälsoundersökning/periodisk hälsoundersökning, om tester och undersökningar fördelas jämnt över kollektivet. Hur många tester som respektive läkare och psykolog genomför varierar dock.

Den kostnad som det aktuella avgiftsuttaget ger upphov till hos berörda brukare bedöms vara möjlig att föra vidare till de personer som kräver tester och hälsoundersökningar. Transportstyrelsen bedömer att avgifterna generellt inte är på sådan nivå att kostnaden för den enskilde blir orimligt hög. För att komplettera bedömningen bör nämnas att tillståndsgivningen för läkare och psykologer infördes för något år sedan. Tillståndsgivningen var då avgiftsfri. Transportstyrelsen har observerat att det under denna tid fram till idag tillkommit drygt 100 läkare och drygt 10 psykologer som bedriver denna verksamhet. Transportstyrelsen gör bedömningen att kundunderlaget inte ökat (procentuellt sett) i samma takt och att det antal läkare och psykologer som fanns innan tillståndsgivningen infördes var fullt tillräckligt. Eftersom tillstånden ska omprövas efter 5 år, antar Transportstyrelsen att antalet tillstånd för läkare och psykologer kommer att avta de närmaste åren.

Från och med 2013 tillkommer en årlig tillsynsavgift för läkare på 8 400 kronor respektive för psykolog på 9 400 kronor. Transportstyrelsen anser att denna avgift riskerar att ge upphov till påtagliga konsekvenser och kommer därför att utreda en nedsättning av denna avgift. Transportstyrelsen ska också se över den aktuella verksamheten för att utreda möjligheten till kostnadssänkningar.

Medicinska dispenser

Transportstyrelsen utfärdar årligen cirka 300 medicinska dispenser till lokförare. Dispenserna utfärdas för lokförarna som privatpersoner, och därför sker avgiftsuttaget direkt mot denna grupp. Vid avgiftsberäkningarna har dock Transportstyrelsen konstaterat att nyttan från verksamheten i stor utsträckning tillfaller järnvägsoperatörer genom att tillgången på lokförare ökar. Dessutom konstaterar myndigheten att tillsynen ofta sker genom de olika järnvägsföretagen där lokförarna arbetar och inte direkt mot enskilda lokförare. Det anses därför vara relevant att omfördela en del av kostnaderna för denna verksamhet mot kollektivet järnvägsföretag, vilket då medför att avgiftsuttaget mot kollektivet lokförare minskar. Trots att en relevant del av kostnadsmassan omfördelas, ges en beräknad avgift som Transportstyrelsen bedömt vara alltför hög för att undvika påtagliga konsekvenser.

I samband med en tidigare konsekvensutredning – då 2013 års avgifter beslutades – ansåg Transportstyrelsen att en avgift på 1 500 kronor för en medicinsk dispens inte gav upphov till påtagliga konsekvenser. Avgiften fastställdes därför till 1 500 kronor per utfärdande. Den del av kostnadsmassan som då saknade finansiering, antingen direkt genom de medicinska dispensererna eller genom att den omfördelades mot järnvägsföretag, bedöms som möjlig att effektivisera.

3.5.1 Känsliga grupper

Inom området kan två speciellt känsliga grupper identifieras. Det är dels de brukare som har ett litet kundunderlag och som därför inte ges möjlighet att sprida ut de kostnader som Transportstyrelsens avgifter medför över en tillräckligt stor grupp, dels de privatpersoner som av medicinska orsaker behöver flera olika tillstånd och som indirekt berörs av Transportstyrelsens avgifter genom att kostnaden förs vidare från läkare, psykologer och examinatorer till dem.

Det är svårt att bedöma hur enskilda brukare i den första gruppen påverkas. Exempelvis kan många läkare att utöva sitt yrke även mot andra grupper (dvs. utanför transportbranschen), vilket då innebär att avgifterna för de andra grupperna endast utgör en mindre andel av läkarnas totala omsättning och kostnader, medan en större andel är hänförlig till verksamheten inom järnvägsområdet. Om avgifterna inte på ett realistiskt sätt kan föras vidare till slutkunden, kan det dock inte uteslutas att avgifterna får vissa konsekvenser för dessa brukare.

De slutkunder som kräver flera av de aktuella tillstånden träffas av högre kostnader till följd av Transportstyrelsens avgifter som förts vidare till slutkunden. Men i allmänhet bedöms myndighetens avgifter utgöra en

mindre del av de totala kostnader som slutkunderna belastas av. Merparten av kostnaderna utgörs istället av övriga kostnader som läkare, psykologer och examinatore ger upphov till. Transportstyrelsen bedömer därför inte att myndighetens avgifter får några allvarliga konsekvenser för denna grupp.

3.5.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Förutsättningarna för nationell utflyttning av den aktuella verksamheten skiljer sig åt mellan olika grupper.

Vad gäller lokförarkompetensen konstateras att den absoluta merparten av innehållet avser ett kompletterande intyg med företagsspecifik lokalkännedom som måste utföras i Sverige. Det övergripande förarbeviset för lokförare är i sammanhanget av betydligt mindre omfattning. Detta i kombination med den relativt låga avgiften enligt 3.5 gör att Transportstyrelsens avgifter inte bedöms få konsekvenser i form av att företag flyttar verksamhet utomlands eller att svenska lokförare skaffar lokförarbeviset i utlandet.

Examineringen och läkarkontroller kan ske utomlands. I exempelvis Danmark tas inga avgifter för läkare och psykologer ut, och redan i dag väljer en del att genomföra den grundläggande hälsoundersökningen i Danmark. Främst gäller det personer som är bosatta i de södra Sverige. Myndighetens avgifter kan således komma att ge upphov till att en större andel genomför läkarundersökningarna utomlands. Eftersom det krävs ett fysiskt besök, bedöms det dock främst vara aktuellt för personer som är bosatta nära ett annat land. Annars bedöms resekostnaderna bli så höga att de överstiger en eventuellt lägre avgift som tas ut i det andra landet.

3.5.3 Tillgänglighet

Enligt det resonemang som redogörs för i avsnitten ovan kan vissa grupper av brukare komma att belastas i större utsträckning än andra av Transportstyrelsens avgifter. Främst gäller det organisationer med ett litet underlag av kunder. Det finns således en risk att vissa läkare och psykologer väljer att upphöra med denna verksamhet. Särskilt gäller det de läkare och psykologer som inte har hälsokontroller inom järnvägsområdet som sin huvudsakliga näring. Men generellt gäller i Sverige att det finns ett antal större aktörer med nationell spridning (till exempel Previa och Manpower) som har tillstånd att bedriva den aktuella verksamheten. Totalt sett bedöms därför inte tillgängligheten försämrats nämnvärt av avgifterna. En viss försämring skulle dock kunna bli följden på mindre orter, om enstaka läkare väljer att upphöra med verksamheten, vilket skulle kunna vara fallet om de har en ordinarie läkarverksamhet och endast sporadiskt är verksamma inom järnvägsområdet.

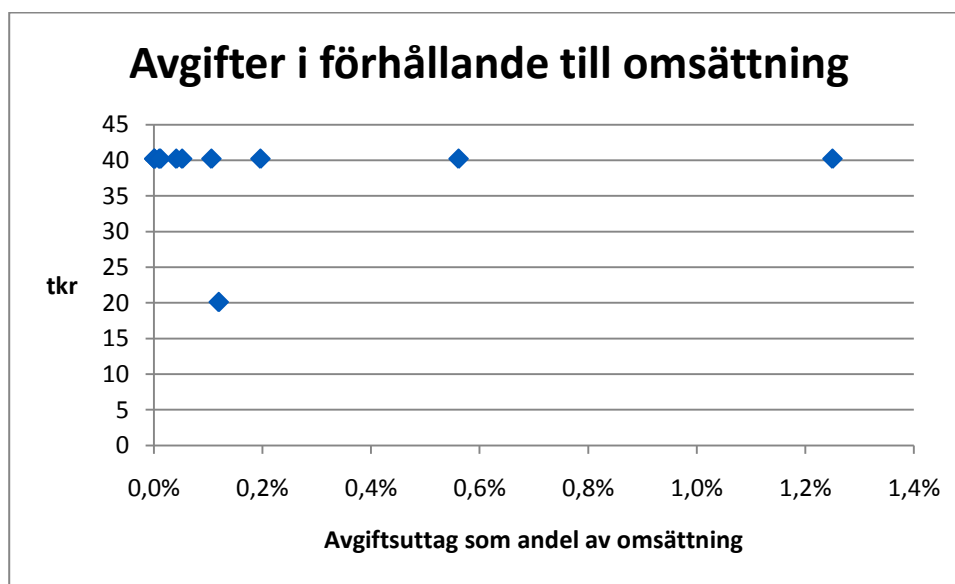
3.6 Utbildningsorganisationer

Kollektivet innefattar de organisationer som bedriver utbildning inom järnvägsområdet, och det innebär totalt 13 olika brukare. Av dessa har nödvändiga uppgifter inhämtats för 11 stycken, vilket motsvarar 85 procent av det totala kollektivet. Det anses vara en tillräckligt stor andel för att dra slutsatser om konsekvenser utan vidare analys av de övriga brukarna.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

Avgiftsposter	Avgift
Ansökan om godkännande av utbildningsplan	18 000 kr

Hur stora avgifterna är, och hur stora de är i förhållande till företagets omsättning, åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. I diagrammet innefattas avgifterna för ansökan om godkännande av utbildningsplan. Avgiften är inte periodiskt återkommande utan tas ut i samband med nya och förändrade utbildningsplaner, vilket gör att en sammanställning enligt nedan kan variera mellan olika år. Sammanställningen nedan avser avgiftsuttaget 2012, som är på samma nivå som 2013.



Figuren visar att Transportstyrelsens avgifter inom området är begränsade i förhållande till berörda brukares omsättning. Inte i något fall överstiger avgiftsuttaget 2 procent av motsvarande företags omsättning.

Transportstyrelsens avgifter bedöms därför inte medföra några allvarliga konsekvenser för berörda brukare inom kollektivet. För bedömda konsekvenser redogörs närmare under avsnitt 3.6.1–3.6.3.

3.6.1 Känsliga grupper

Enligt sammanställningen i 3.6 bedöms avgifterna inte utgöra någon särskild påfrestning för enskilda grupper.

Inga särskilt känsliga grupper kan identifieras inom kollektivet.

3.6.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Att genomföra en utbildning utomlands är i dagsläget möjligt och svenska elever kan således genomgå utbildningen i ett annat land. Hittills har det dock varit ovanligt, främst på grund av att det kompletterande utbildningsintyget som krävs för lokförare innehåller ett stort inslag av företagsspecifik lokalkännedom, vilket ger svenska utbildningsorganisationer en fördel jämfört med utländska. Dessutom konstaterades i avsnitt 3.6 att de avgifterna är begränsade i förhållande till företagets omsättning.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter få några konsekvenser i form av att svenska företag förlägger sin verksamhet utomlands.

3.6.3 Tillgänglighet

Den analys som har genomförts av kollektivet och dess avgiftsuttag, visar att avgifterna inom området inte bör få några allvarliga konsekvenser. För branschen som helhet bedöms konsekvenserna som små. Inte heller på enskild företagsnivå identifieras några allvarliga konsekvenser, eftersom avgifterna är små i förhållande till omsättningen.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inom området inte får några påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

3.7 Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom järnvägen

Till kollektivet övriga sorteras de brukare som inte kan sorteras in i tidigare nämnda brukarkollektiv.

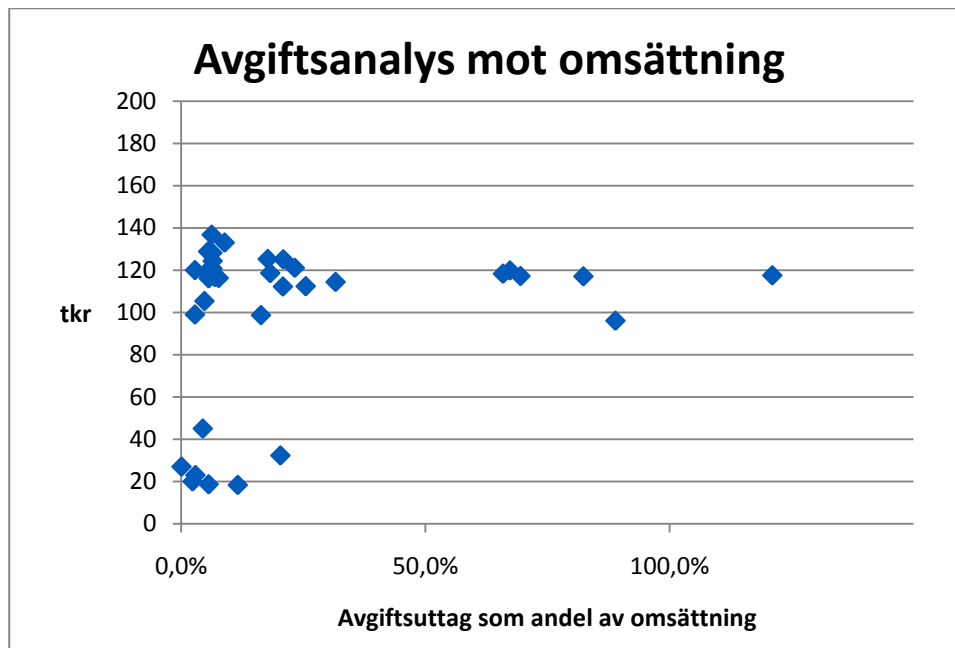
I detta kollektiv finns bara en brukare: Trafikanalys, som köper statistikuppgifter från Transportstyrelsen. För statistikuppgifterna tar Transportstyrelsen ut en avgift på 60 000 kronor per år. Avgiften fastställs inte genom ordinarie avgiftsföreskrifter utan genom avtal mellan Transportstyrelsens och Trafikanalys.

En avgift på 60 000 kronor per år bedöms inte utgöra någon allvarlig konsekvens för den berörda brukaren.

3.8 Kulturhistoriska verksamheter

Kollektivet innefattar museijärnvägar som bedriver verksamhet av kulturhistoriskt intresse. Organisationerna inom området är generellt inte vinstdrivande till sitt huvudsakliga syfte och flertalet organisationer drivs antingen som ideell förening eller som stiftelse.

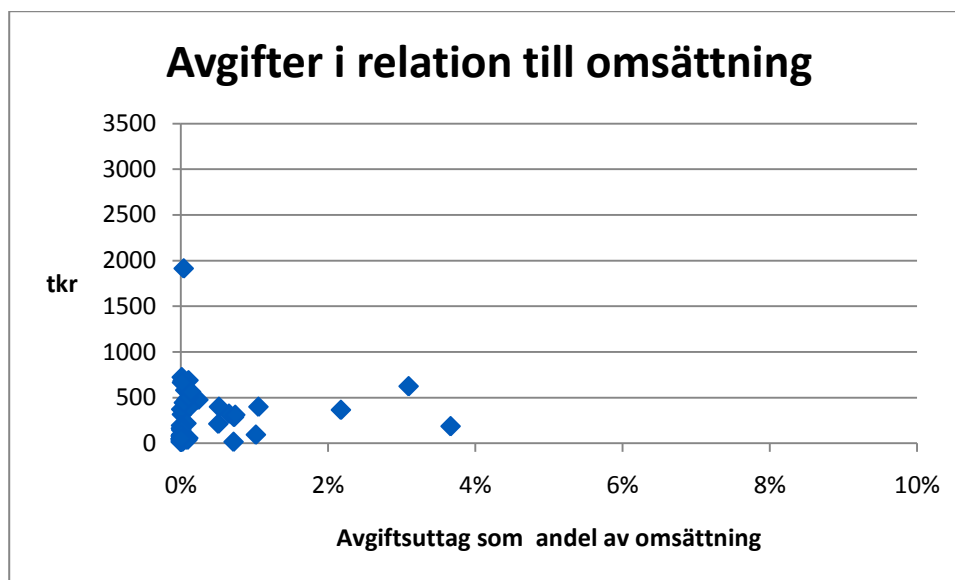
Transportstyrelsen tar i nuläget endast ut avgifter för registerhållning av järnvägsfordon, godkännande av utbildningsplaner samt en nedsatt avgift för godkännande av komponenter och tekniska delsystem. Inga tillsynsavgifter tas ut av museijärnvägar i egenskap av att de är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare. Den sammanställning som redovisas i diagrammet nedan redogör för avgiftsuttaget i relation till omsättningen under förutsättning att samtliga avgifter togs ut enligt självkostnadstäckning. Sammanställningen redogör således inte för det faktiska nuläget.



3.9 Företag som är verksamma inom flera områden

För att skapa en relevant bild av identifierade konsekvenser som blir följden av Transportstyrelsens avgiftsuttag, är det också nödvändigt att beakta att företag kan omfattas av avgifter inom flera områden. Totalt identifieras 67 företag som belastas med avgifter inom flera olika områden. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats om 59 företag, vilket motsvarar 88 procent av det totala kollektivet. Det anses vara tillräckligt utan vidare analys av resterande del av kollektivet.

Hur stora avgifterna är och hur stora de är i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan.



Avgifterna överstiger endast i 4 fall 2 procent av respektive företags omsättning, vilket innebär att avgifterna för drygt 94 procent av kollektivet understiger 2 procent av omsättningen.

Av de 4 företag där avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen är 2 nystartade företag som först under 2012 fick tillstånd av Transportstyrelsen att bedriva verksamhet. Företagens omsättning, som bygger på uppgifter från 2011, är därför av förklarliga skäl mycket låg. Jämförelsen mellan ett avgiftsuttag enligt självkostnad och denna omsättning kan således inte betraktas som relevant. Det tredje företaget där avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen är Inlandsbanan, vars verksamhet till viss del är anslagsfinansierad. Transportstyrelsen gör bedömningen att myndighetens avgiftsuttag inte medför några påtagliga konsekvenser i detta fall. Slutligen identifieras ett fjärde företag där avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen. Företaget omfattas av Transportstyrelsens avgifter genom att det är ett järnvägsföretag, fordonsinnehavare samt har tillstånd som

utbildningsanordnare och examinator. Avgiftsuttaget av detta företag uppgår till 2,17 procent av dess omsättning, vilket innebär att det är ett gränsfall jämfört med utgångspunkten att avgiftsuttaget ska understiga 2 procent av omsättningen.

Transportstyrelsens avgifter bedöms inte få några påtagliga konsekvenser för berörda brukare. För bedömda konsekvenser redogörs närmare under avsnitt 3.9.1–3.9.3.

3.9.1 Känsliga grupper

Enligt sammanställningen i 3.9 konstateras att avgifterna inte bedöms utgöra någon särskild påfrestning för enskilda grupper.

Inga särskilt känsliga grupper av de organisationer som belastas med flera olika avgifter inom järnvägsområdet kan identifieras.

3.9.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Allmänt gäller inom järnvägsområdet att det föreligger hinder för att bedriva verksamheten från annat land. Hindren kan vara nationella särkrav, att infrastrukturen rent fysiskt finns i Sverige eller att tillsyn genomförs om trafiken bedrivs i Sverige oavsett företagets organisatoriska hemvist. Dessutom konstateras i 3.9 att Transportstyrelsens avgifter i relation till företagets omsättning är begränsade.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter få några konsekvenser i form av att svenska företag förlägger sin verksamhet eller sitt huvudkontor utomlands.

3.9.3 Tillgänglighet

För järnvägsområdet som helhet bedöms konsekvenserna vara begränsade. Inte heller på enskild företagsnivå identifieras några allvarliga konsekvenser, eftersom avgifterna är begränsade i förhållande till övriga kostnader för att bedriva järnvägstrafik eller för att förvalta infrastruktur.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inte får några påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

4 Konsekvenser inom luftfartsområdet

I avsnittet redogörs för Transportstyrelsens avgiftsuttag inom luftfartsområdet och de konsekvenser som uttaget bedöms få.

Inom luftfartsområdet bör det särskilt noteras att delar av myndighetens verksamhet tidigare finansierats – och till viss del ännu finansieras – genom en myndighetsavgift som tas ut per avresande passagerare från svenska flygplatser. Transportstyrelsens finansieringsomläggning, som ännu pågår inom luftfartsområdet, medför att kostnader som tidigare fördelades mot myndighetsavgiften i stället ska fördelas mot de direkta avgifterna som då kommer att höjas. En stor del av omfördelningen har redan genomförts, men närmare 20 miljoner kronor kvarstår.

4.1 Flygoperatörer

Totalt inom kollektivet finns 60 företag, varav fullständiga uppgifter inhämtats från 50 stycken. Det motsvarar 83 procent av kollektivet. Det bedöms vara tillräckligt för att genomföra en analys utan vidare fördjupning i resterande del av kollektivet.

En uppdelning av kollektivet kan göras i följande 4 grupper:

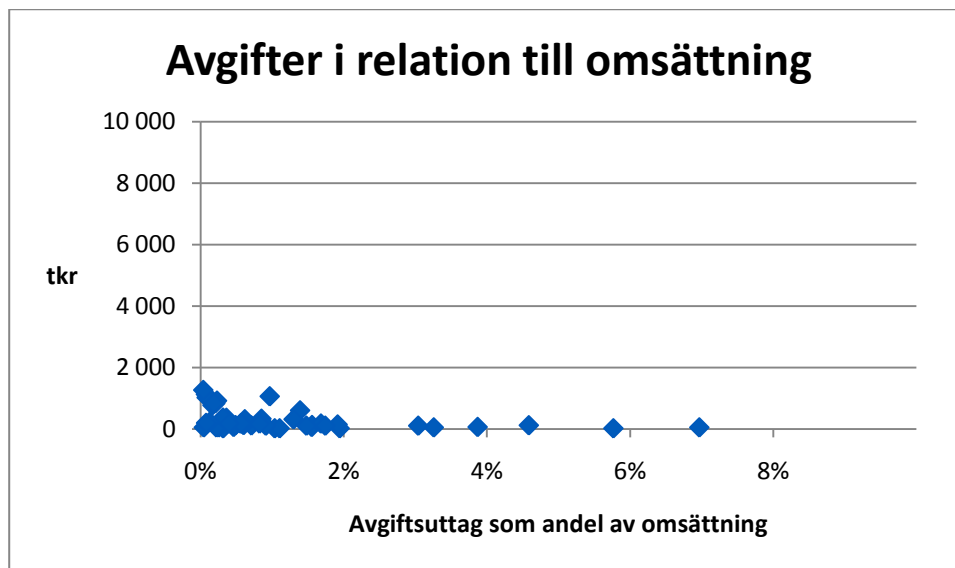
<i>Avgiftsposter</i>	<i>Totalt kollektiv</i>	<i>Känt kollektiv</i>	<i>Andel</i>
Kommersiell flygtrafik med flygplan (EU-OPS)	24 st.	21 st.	88 %
Kommersiell flygtrafik med (JAR-OPS)	13 st.	12 st.	92 %
Bruksflyg	17 st.	12 st.	71 %
Ballongflyg	6 st.	5 st.	83 %

Företagen berörs av avgifter för drifttillstånd, tillstånd för kommersiell verksamhet och för luftfartsskydd. Konkret innebär det att företagen berörs av följande avgifter.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Utfärdande av tillstånd för luftfartyg och luftballong	1 400 kr/tim
Utfärdande av tillstånd för kommersiella flygtransporter med flygplan	1 400 kr/tim
Utfärdande av tillstånd för kommersiella flygtransporter med helikopter	1 400 kr/tim

Utfärdande av särskilda godkännanden kopplade till drift- och bruksflygtillstånd	1 400 kr/tim
Utfärdande av tillstånd att frakta farligt gods	3 620 kr–9 050 kr alt. 1 400 kr/timme
Utfärdande av tillstånd för verksamhet med obemannade luftfartyg (UAS)	2 100 kr–21 600 kr alt. 1 400 kr/timme
Utfärdande av tillstånd för operativ organisation för privat luftfart över 5,7 ton	1 400 kr/tim
Utfärdande av operativ licens	1 400 kr/tim
Utfärdande av tillstånd för paramotor	5 100 kr
Tillsyn av flygoperativa organisationer med tillstånd för bruksflyg och luftballong	21 800 kr–65 500 kr per år
Tillsyn av organisationer med tillstånd för kommersiella flygtransporter med flygplan	19 840 kr–7 588 800 kr per år
Tillsyn av organisationer med tillstånd för kommersiella transporter med helikopter	95 200 kr–218 400 kr per år
Tillsyn av organisation med tillstånd att bedriva kommersiell verksamhet med obemannade luftfartyg (UAS)	1 400 kr–40 500 kr per år
Tillsyn av operativ licens	8 000 kr–85 200 kr per år
Tillsyn av paramotor	3 620 kr per år
Tillsyn av luftfartsskydd mot flygoperatörer	3 600 kr –123 420 kr per år

Avgifternas storlek i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Det bör noteras att de avgifter som innefattas i diagrammet är de årliga tillsynsavgifter som berörda brukare belastas med. Ansöknings- och prövningsavgifterna är endast aktuella i samband med nya och förändrade tillstånd efter ansökan från berörd brukare.



Avgifterna överstiger 2 procent av respektive företags omsättning i 8 fall, vilket innebär att avgifterna för 16 procent av kollektivet överstiger 2 procent av omsättningen. Vidare konstateras att avgiftsuttaget för 4 företag (7,8 procent) överstiger 5 procent av deras omsättning och för 2 företag (3,9 procent) överstiger 10 procent. Transportstyrelsens avgiftsuttag i relation till berörda brukares omsättning bedöms vara av sådan omfattning att påtagliga konsekvenser inte kan uteslutas och en djupare analys bedöms därför vara nödvändig.

För att närmare bedöma vilka konsekvenser myndighetens avgifter får genomförs en uppdelning av kollektivet för den fortsatta analysen.

Uppdelningen görs i följande 4 grupper:

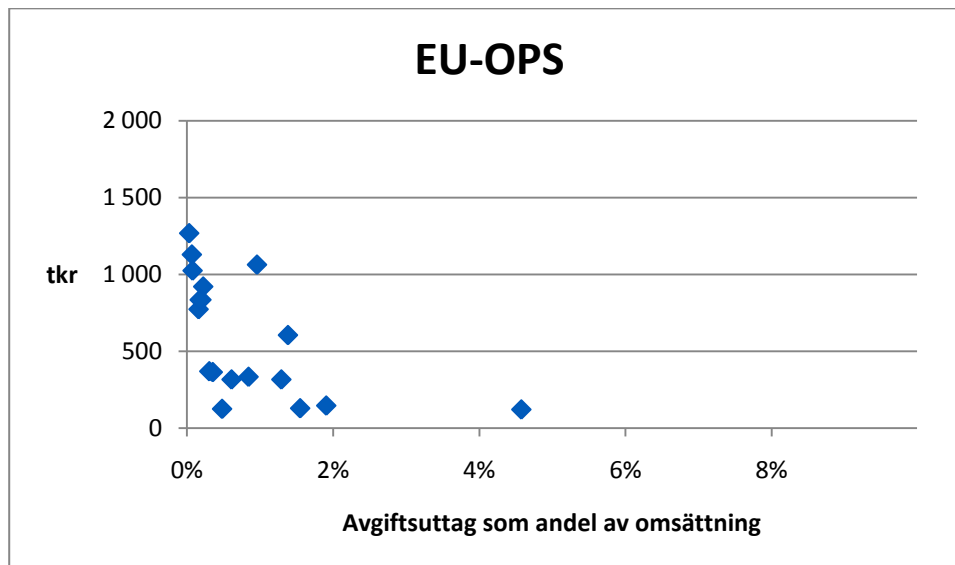
- kommersiella flygtransporter med flygplan (EU-OPS)
- kommersiella flygtransporter med helikopter (JAR-OPS)
- bruksflyg
- ballong.

I avsnitten nedan redogörs närmare för respektive grupp.

Avgiftsuttaget för UAS-operatörer (dvs. operatörer som använder sig av små obemannade farkoster för till exempel fotografering av fastigheter, evenemang) är begränsat. Avgifterna är 1 400 kronor i årlig tillsynsavgift och 2 100 kronor för nytt tillstånd. De större luftfartyg som regelverket ger utrymme för används idag inte för kommersiellt bruk och verksamheten mot dem är begränsad.

Kommersiella flygtransporter med flygplan (EU-OPS)

Till kollektivet som utför kommersiella flygtransporter med flygplan (EU-OPS) hör 24 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats om 21 stycken, vilket motsvarar en andel på 87,5 procent. Denna andel bedöms vara tillräcklig för att analysera konsekvenserna avgiftsuttaget.



2 företag som tillhandahåller kommersiell trafik med flygplan har avgifter som överstiger 2 procent av dess omsättning, vilket motsvarar 9,4 procent av kollektivet. I ett fall överstiger avgifterna 5 procent av omsättningen och i detta fall överstiger avgiftsuttaget också 10 procent.

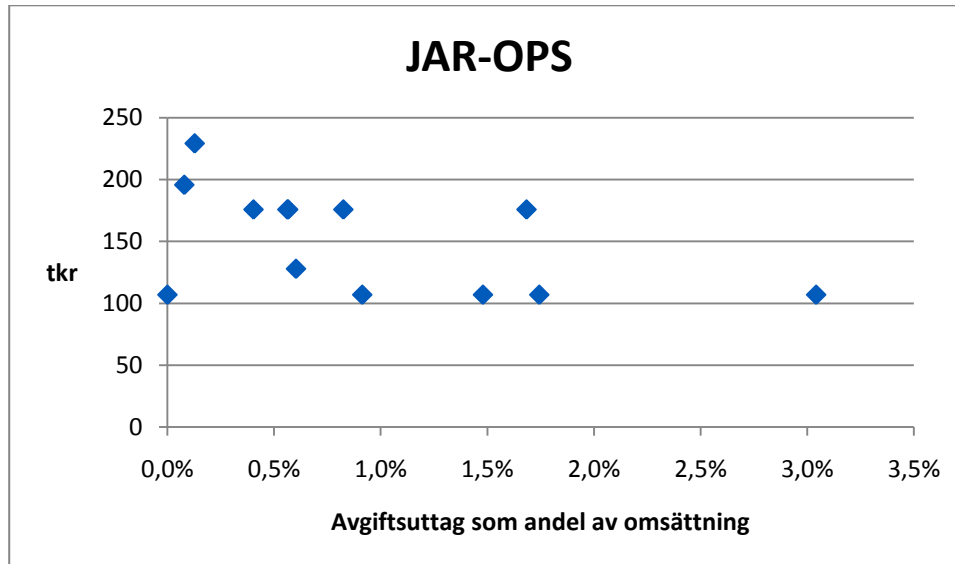
Vid en närmare analys av de företag som enligt sammanställningen belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent konstateras att ett av dem inte längre är verksam. De inhämtade omsättningsuppgifterna speglar därför inte ett aktivt företag som bedriver flygverksamhet, och därför är de orimligt låga och ger en missvisande jämförelse. Det andra bolaget är litet med hög andel avgifter, men verksamheten utgör inte de inblandades huvudsakliga verksamhet.

Transportstyrelsen bedömer att avgiftsuttaget för företag som bedriver flygtransporter med flygplan kan ske enligt full självkostnadstäckning.

Kommersiella flygtransporter med helikopter (JAR-OPS)

Till kollektivet som utför kommersiella flygtransporter med helikopter (JAR-OPS) hör 13 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats

om 12 stycken, vilket motsvarar en andel på 92 procent. Andelen bedöms vara tillräcklig för att analysera konsekvenserna av avgiftsuttaget.



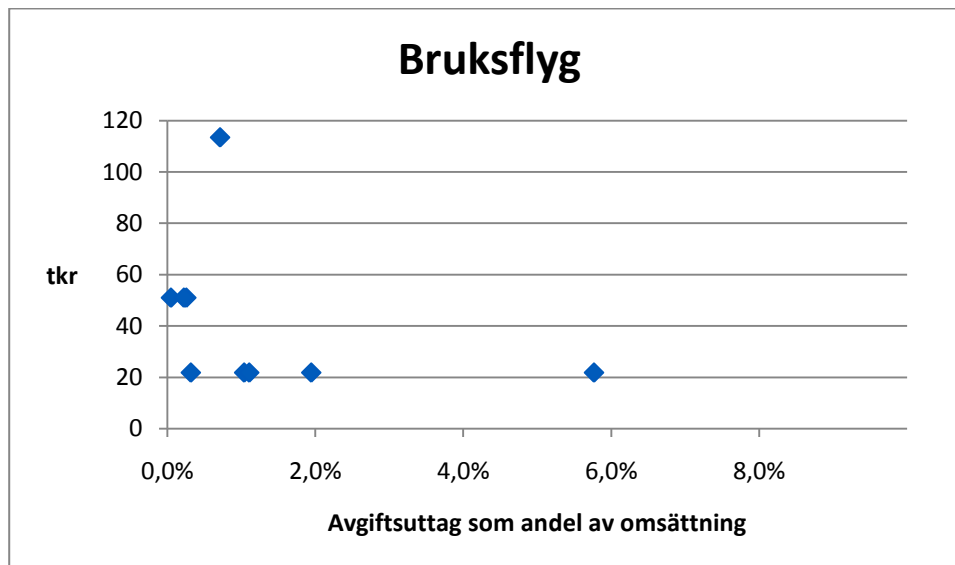
Avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen för ett företag, vilket innebär att avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen för 8,3 procent av berörda brukare. Inte för någon brukare överstiger avgiftsuttaget 5 procent av omsättningen.

Transportstyrelsen har analyserat det bolag vars avgiftsuttag överstiger 2 procent av omsättningen. Analysen visar att företagets ekonomi är i balans och att det har en bärkraftig verksamhet, vilket också bekräftas genom kontakter med företaget.

I sammanhanget bör noteras att de aktuella avgifterna har hållits på konstant nivå under de senaste åren. De har alltså inte ännu justerats som en följd av omfördelningen från myndighetsavgiften till de direkta avgifterna. Men en fullständig utfasning av de kostnader som idag finansieras via myndighetsavgiften skulle innebära avgiftshöjningar som överstiger 100 procent. Transportstyrelsen bedömer att sådana avgiftshöjningar skulle ge upphov till stora negativa konsekvenser för kommersiella flygoperatörer med helikopter.

Bruksflyg

Till kollektivet bruksflyg sorteras 17 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats om 12 stycken, vilket motsvarar en andel på 71 procent.



Av sammanställningen konstateras att avgiftsuttaget för 2 företag överstiger 2 procent av deras respektive omsättning, vilket innebär att avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen för närmare 17 procent av de berörda brukarna. För 2 brukare (17 procent) överstiger avgiftsuttaget 5 procent av omsättningen, och för en brukare (8,3 procent) 10 procent av omsättningen.

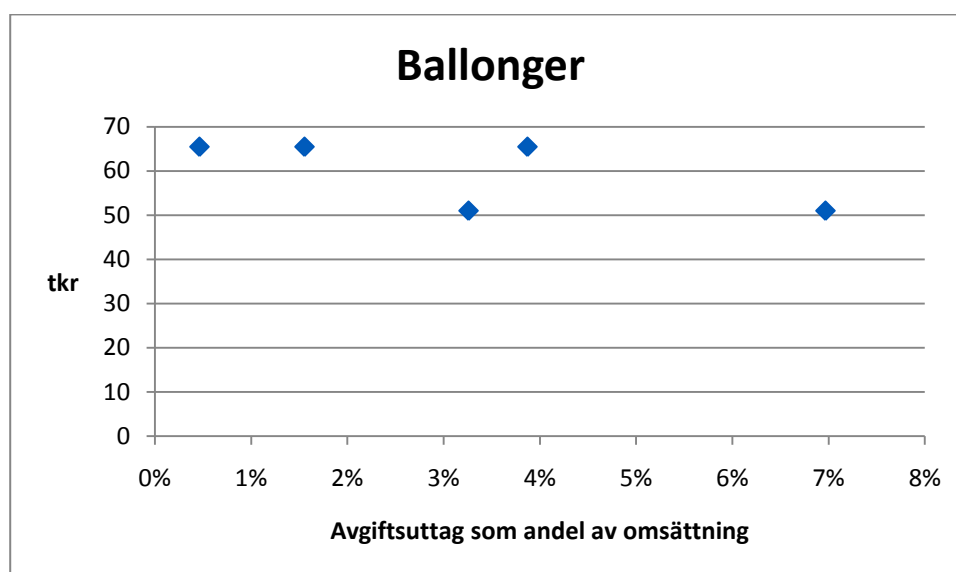
I den fördjupade analysen konstaterar Transportstyrelsen att det i flera fall finns naturliga skäl till att myndighetens avgifter utgör en större andel av omsättningen. Exempelvis bedrivs ett antal företag på ideell basis, och därför är deras omsättning låg. För något bolag var omsättningen låg 2011 men är nästan fördubblad 2012. Dock konstaterar myndigheten att ekonomin inom kollektivet bruksflyg är ansträngd. Det har redan tidigare konstaterats. Därför har myndigheten inte genomfört några påtagliga avgiftshöjningar inom området i samband med omfördelningen från myndighetsavgiften till de direkta avgifterna. En fullständig utfasning av de kostnader som idag finansieras via myndighetsavgiften för denna grupp skulle innebära avgiftshöjningar på över 200 procent. Transportstyrelsen bedömer inte att en fullständig utfasning är möjlig – en sådan skulle få stora konsekvenser för berörda brukare. Slutligen konstateras att de brukare som det saknas fullständiga uppgifter för och som därmed inte finns med i sammanställningen främst är enskilda firmor. Dessa har generellt sett en

lägre omsättning, och de påverkas därför i ännu högre grad av myndighetens avgiftsuttag.

Transportstyrelsen bedömer således att ett avgiftsuttag enligt självkostnadstäckning får allvarliga konsekvenser inom bruksflygsområdet.

Ballonger

I kollektivet ballonger ingår 6 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats för 5 stycken, vilket motsvarar en andel på 83 procent. Denna andel bedöms vara tillräcklig för att man ska kunna analysera konsekvenserna av avgiftsuttaget.



Av sammanställningen konstateras att avgiftsuttaget för 3 företag överstiger 2 procent av deras respektive omsättning, vilket innebär att avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen för närmare 50 procent av berörda brukare. För en brukare (17 procent) överstiger avgiftsuttaget 5 procent av omsättningen.

Företagen inom gruppen erbjuder kunder en upplevelse i form av ballongflygning och de bedriver i allmänhet ingen transportverksamhet där passagerare eller gods flyttas mellan olika platser. Verksamheten är starkt säsongsbetonad och berörda brukare har ofta en relativt begränsad omsättning, vilket innebär att myndighetens avgiftsuttag får stor påverkan. Myndighetens årliga tillsynsavgiftsuttag uppgår till maximalt 65 500 kronor per år, och det kan inte generellt anses som ett försumbart belopp. Vid en närmare analys av de olika företagen bedömer dock Transportstyrelsen att nuvarande avgiftsuttag är acceptabelt i förhållande till övriga kostnader som är förknippade med verksamheten. Exempelvis konstateras att endast ett

företag inom gruppen är ett enmansföretag och endast personalkostnaderna bör således utgöra en betydligt större andel av företagets kostnader jämfört med Transportstyrelsens avgifter. Men myndigheten bedömer att utrymmet för ytterligare avgiftshöjningar är begränsat och att ett avgiftsuttag enligt självkostnadstäckning kan få allvarliga konsekvenser för de berörda brukarna.

Vid en eventuell alternativ finansiering bör det beaktas att verksamheten med ballongflyg främst levererar en upplevelse och inte i någon påtaglig utsträckning levererar passagerare eller gods.

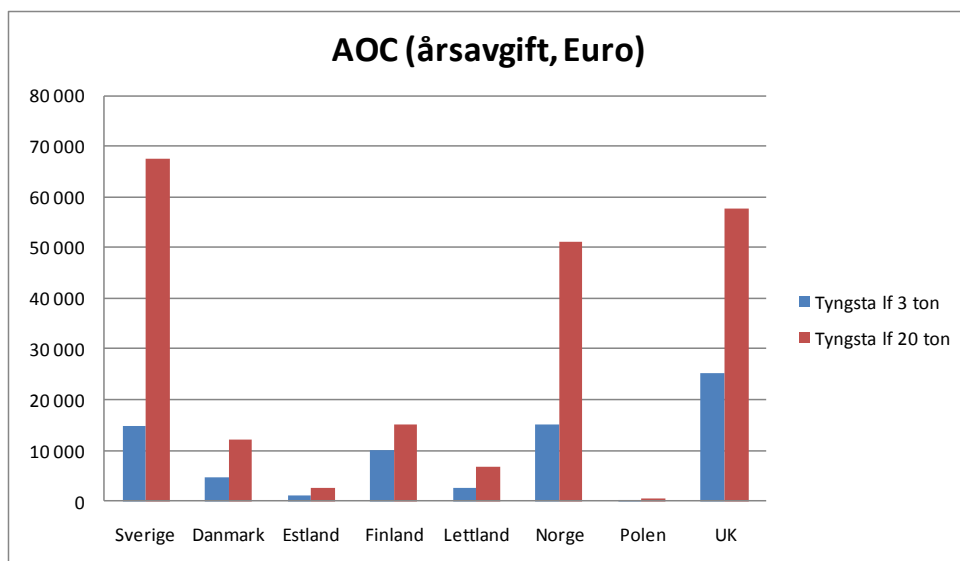
4.1.1 Känsliga grupper

I analysen ovan identifieras kommersiell verksamhet med helikopter, bruksflyg och ballongföretag som särskilt känsliga. Skälet är att de omfattas av påtagliga tillsynsinsatser, vilket medför att avgiftsuttaget hamnar på nivåer som inte är försumbara. Samtidigt bedrivs verksamheten i flera fall av företag med relativt liten omsättning. Enligt den analys som genomförs i avsnitt 4.1 bedöms dock avgiftsuttaget på nuvarande nivåer vara acceptabelt, men ett avgiftsuttag helt enligt självkostnadsprincipen skulle riskera att få betydande konsekvenser.

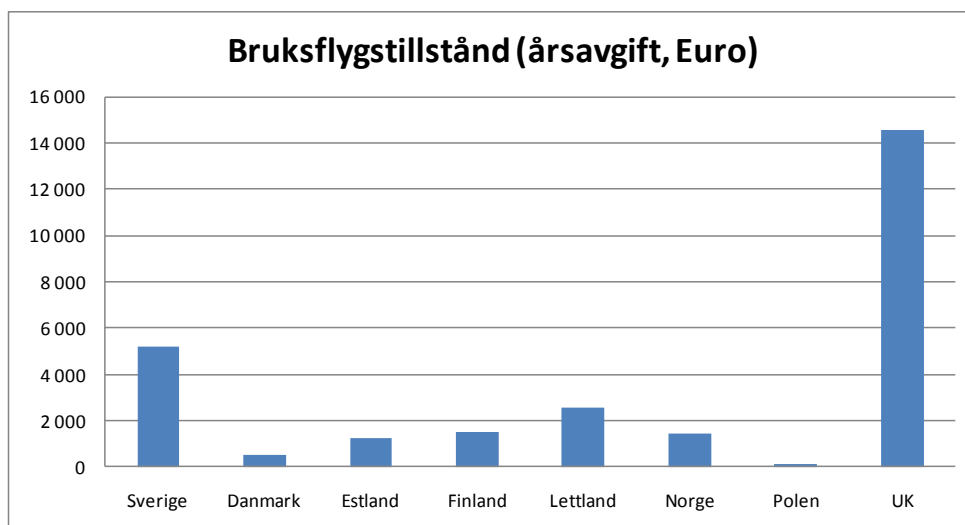
I sammanhanget bör noteras att vissa av företagen, förutom att de förmedlar passagerare och gods, genomför ett antal uppgifter som är nödvändiga för samhället. Exempelvis utförs brandövervakning, inspektion av stormskador, kraftledningsinventeringar, vattenprovtagningar, älgräkningar och inspektioner av röjningsbehov.

4.1.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Årsavgiften för driftstillstånd (AOC) för flygoperatörer med flygplan som väger 3 ton är högst i Norge och Storbritannien, med Sveriges avgifter strax under. Sveriges avgifter för driftstillstånd ligger högst av samtliga jämförda länder för flygoperatörer med flygplan som väger 20 ton. Lägst avgifter har Estland och Polen. Danmark har nyligen sänkt sina avgifter för AOC med 10 procent.



Årsavgiften för ett bruksflygstillstånd är högre i Storbritannien än i Sverige. Avgiften är lägre än i Sverige i övriga jämförda länder. De lägsta årsavgifterna tas enligt jämförelsen ut i Danmark och Polen.



Som framgår ovan har Sverige jämförelsevis höga avgifter för såväl AOC som bruksflyg, vilket måste antas påverka företagens beslut om lokaliseringsland för verksamheten. Att placera sina tillstånd i länder med lägre avgifter och ändå bedriva verksamhet i Sverige är fullt möjligt utifrån de gemensamma regelverken. Myndigheten har de senaste åren sett försök till utlokalisering enligt denna princip men konstaterar att i ett fall valde bolaget att flytta tillbaka verksamheten till Sverige igen. Det har också förekommit bolag inom JAR-OPS som på försök flyttat ut tillstånden till ett

annat land med lägre kostnader men samtidigt fortsatt att bedriva verksamheten i Sverige. Men det måste framhållas att myndigheten hittills inte sett någon tydlig utflyttning av verksamheter inom grupperna.

Ökade avgifter i Sverige kan antas ytterligare öka oron i branschen och förutom den direkta påverkan på kostnadsläget kan de också ytterligare spä på sökandet efter alternativa möjligheter för organisationerna inom gruppen. Transportstyrelsen bedömer dock att risken för nationell utflyttning är begränsad med hänsyn till dagens avgiftsnivåer. Med ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen bedömer myndigheten att risken för nationell utflyttning är liten vad gäller företag som bedriver kommersiell flygtrafik med flygplan (EU-OPS). För de övriga grupperna skulle ett avgiftsuttag enligt självkostnad dock innebära sådana kostnadsökningar att berörda brukare kan få svårt att betala Transportstyrelsens avgifter.

4.1.3 Tillgänglighet

Tillgängligheten inom området skulle försämrats om Transportstyrelsens avgifter uppgår till sådan nivå att företag avvecklar sin verksamhet. Höga avgifter kan medföra en försämrad tillgänglighet för transport av passagerare och gods eller för annan viktig verksamhet.

Merparten av transporten av passagerare och gods sker med kommersiella flygtransporter, och enligt analys i avsnitt 4.1 bedöms inte avgiftsuttaget medföra några allvarliga konsekvenser för den gruppen. Generellt bedöms därför inte Transportstyrelsens verksamhet få några allvarliga konsekvenser för tillgängligheten. Men det bör särskilt noteras att en stor andel av de mindre flygföretagen är baserade och utför sina tjänster i de norra eller västra delarna av Sverige. I och med att några av de aktuella bolagen bedriver taxiverksamhet i till exempel fjällvärlden kan tillgängligheten till de mest glesbefolkade delarna av landet påverkas av en eventuell neddragning. I dessa delar av landet är tillgången till alternativa transportmöjligheter begränsad – många delar av glesbygden är bara lätt tillgängliga genom flyg. Dessutom är antalet flyglinjer begränsade, vilket gör att taxiflyget är viktigt för glesbygden. Dessa grupper av helikopteroperatörer och bruksflyg bedöms som extra känsliga, vilket är nödvändigt att särskilt beakta vid eventuella avgiftshöjningar.

När det gäller bruksflygsverksamheten utförs också stora delar av den i glesbebyggda områden, där det finns ett stort behov av de tjänster som utförs, till exempel inspektioner av kraftledning och skogsrelaterad verksamhet. Det är viktigt med tillgång till sådan verksamhet i dessa delar av Sverige och minskad tillgänglighet kan förväntas påverka det övriga näringslivet negativt.

I enlighet med analysen i avsnitt 4.1 drar myndigheten slutsatsen att nuvarande avgiftsnivå är acceptabel. Ytterligare höjningar riskerar att medföra försämrade tillgänglighet.

Slutsats

Analysen ovan visar att ett avgiftsuttag enligt full kostnadstäckning är möjligt mot kommersiella flygoperatörer med flygplan (EU-OPS) utan att ge påtagliga konsekvenser. Däremot riskerar ett avgiftsuttag enligt självkostnad att få påtagliga konsekvenser vad gäller grupperna kommersiella flygoperatörer med helikopter (JAR-OPS), bruksflyg och ballongflyg. Transportstyrelsen bedömer att det för dessa grupper endast finns utrymme för begränsade avgiftshöjningar utan att negativa konsekvenser uppkommer.

4.2 Infrastruktur (flygplats och flygtrafikledning)

Området innefattar de brukare som tillhandahåller infrastruktur inom luftfartsområdet, nämligen flygplatser och flygtrafiktjänst. Totalt inom kollektivet finns 76 organisationer, varav merparten är statliga myndigheter, landsting, kommuner och kommunala bolag. Det är därför svårt att inhämta relevanta omsättningsuppgifter för en betydande del av kollektivet.

Konsekvensanalysen inom området baseras därför inte på att sätta avgiftsuttaget i relation till en omsättning enligt den metodik som används inom andra kollektiv, utan i stället jämförs avgiftsuttaget i absoluta tal mot de aktuella organisationerna och den verksamhet som de bedriver.

Berörda brukare inom området berörs av följande avgifter.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Utfärdande och förändringar av tillstånd för flygplatser	1 400 kr/tim.
Utfärdande och förändringar av tillstånd för helikopterflygplatser	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för leverantör av flygtrafiktjänst (ATS)	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för leverantör av flygbriefingtjänst (AIS)	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för leverantör av flygvädertjänst (MET)	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för leverantör av kommunikations- navigations- och övervakningstjänst (CNS)	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för leverantör av luftrumsplanering (ASM)	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för leverantör av räddningstjänst (SAR)	1 400 kr/tim.
Godkännande av befattningshavare inom flygtrafiktjänst	7 000 kr/styck
Godkännande av examinator inom flygtrafiktjänst	1 400 kr/styck
Godkännande av anropssignal eller platsindikator	2 800 kr/styck
Godkännande av raketuppskjutning	1 400 kr/styck
Godkännande av ballongutsläpp med last	1 400 kr/styck
Tillsyn av flygplatser	31 480 kr–398 770 kr per år
Tillsyn av helikopterflygplatser	36 250 kr–49 610 kr per år
Tillsyn av luftfartsskydd mot flygplatser	51 000 kr–370 260 kr per år
Tillsyn av flygtrafiktjänst (ATS)	65 880 kr–604 800 kr per år
Tillsyn av flygbriefingtjänst (AIS)	240 300 kr per år
Tillsyn av flygvädertjänst (MET)	165 600 kr per år
Tillsyn av kommunikations- navigations- och övervakningstjänst (CNS)	32 940 kr per år

Tillsyn av lufrumsplanering (ASM)	88 570 kr per år
Tillsyn av räddningstjänst (SAR)	171 000 kr per år
Tillsyn av luftfartsskydd mot ANS	3 370 kr/år i grundavgift + 1 430 kr/år och ort i tilläggsavgift

Det största avgiftsuttaget sker mot tre statliga myndigheter i form av Luftfartsverket (7,0 miljoner kronor), Swedavia (3,6 miljoner kronor), Försvarsmakten (0,6 miljoner kronor) och det privata företaget Skavsta Airport (0,8 miljoner kronor). Transportstyrelsens uttag uppgår dock endast till en mindre andel av dessa organisationers totala kostnadsmassa. Myndigheten bedömer därför inte att uttaget får några påtagliga konsekvenser för de enskilda infrastrukturhållarna, även om avgifterna sedan förs vidare till andra led i kedjan. Ytterligare två organisationer belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 0,5 miljoner kronor. Det gäller ett privat företag som bedriver flygtrafikledning och har en omsättning som gör att Transportstyrelsens uttag endast utgör en mindre andel av den, samt en organisation som driver två flygplatser och lokal flygtrafikledning. De kostnader som är förknippade med sådan verksamhet bedöms vara av sådan storlek att myndighetens uttag inte leder till några påtagliga konsekvenser.

Avgiftsuttaget mot flygplatser för flygplan ligger generellt i intervallet 150 000-300 000 kronor, med något enstaka undantag som belastas med uttag på drygt 400 000 kronor. Berörda brukare inom denna grupp är uteslutande kommuner, kommunala bolag eller större företag. Vid en jämförelse mot dessa organisationers totala kostnadsmassa bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgiftsuttag endast utgör en mindre andel. Vidare bedömer myndigheten att uttaget utgör en mindre andel av övriga kostnader som är förknippade med att driva en flygplats.

Inom kollektivet finns också 26 organisationer som har tillstånd för helikopterplatta och därför belastas med ett avgiftsuttag på 37 000 kronor per år. Denna grupp är nästan uteslutande sjukhus (ofta landsting) och en kostnad om 37 000 kronor per år betraktas som måttlig för dem. Inom gruppen finns ett privat företag och inte heller för det bedöms en avgift på 37 000 kronor per år utgöra några allvarliga konsekvenser.

Tre flygplatser inom kollektivet drivs av föreningar eller flygklubbar, och kan därför betraktas som mindre organisationer. Dessa belastas med ett avgiftsuttag som uppgår till 33 000 kronor per år, vilket kan vara en ej försumbar kostnad. Men den bedöms inte vara orimlig i förhållande till övriga kostnader för att bedriva flygplatsverksamhet.

En fullständig utfasning av de kostnader som idag finansieras via myndighetsavgiften skulle innebära små höjningar. Transportstyrelsen bedömer dem som genomförbara sett utifrån karaktären hos de företag som ingår i denna grupp.

Transportstyrelsen bedömer att myndighetens avgifter inom det aktuella området i allmänhet inte får några allvarliga konsekvenser för berörda brukare. Inom avsnitt 4.2.2–4.2.4 redogörs mer ingående för de bedömda konsekvenserna.

4.2.1 Känsliga grupper

En särskilt känslig grupp som identifierats inom kollektivet är mindre organisationer som driver flygplatser. Enligt den analys som genomförts ovan bedömer dock Transportstyrelsen att avgiftsuttaget inte är stort i förhållande till övriga kostnader för att driva flygplats och att myndighetens avgiftsuttag därför inte får några påtagliga konsekvenser.

4.2.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Eftersom infrastrukturen rent fysiskt är belägen inom Sveriges gränser, saknas möjligheter att flytta utomlands. Vidare kan vi konstatera att Transportstyrelsens avgifter, enligt analysen i 4.2, är måttliga i förhållande till organisationernas övriga kostnader. Transportstyrelsen bedömer därför inte att de ger upphov till någon nationell utflyttning.

De företag som levererar flygtrafiktjänst är Luftfartsverket och ACR Aviation Capacity Resources AB, som båda har svenska certifikat utfärdade av Transportstyrelsen. Dessutom driver en flygplats flygkontrolltjänst på eget certifikat, vilket också utfärdas av Transportstyrelsen. För att bedriva verksamheten i Sverige krävs svenska tillstånd, även om bolaget kan ha utländska ägare. Därför är utflyttning av verksamheten inte möjlig.

4.2.3 Tillgänglighet

Sverige har idag ett relativt stort antal flygplatser och endast ett fåtal länder i Europa har ett större antal flygplatser med kommersiell passagerartrafik. Tillgängligheten bedöms därför vara god. Det skulle bli en försämrad tillgänglighet, om Transportstyrelsens avgifter gav upphov till att svenska flygplatser och flygtrafiktjänsteföretag lade ner sin verksamhet. Enligt den analys som genomfördes i 4.2 bedömer dock inte Transportstyrelsen att nivåerna på avgiftsuttaget är av omfattningen att de får sådana konsekvenser.

4.3 Verkstäder

Totalt inom kollektivet verkstäder finns 116 företag varav fullständiga uppgifter har erhållits för 77 stycken, vilket motsvarar 67 procent. Det bedöms inte vara tillräckligt för att genomföra en analys utan vidare fördjupning i resterande del av kollektivet. Det bör dock noteras att andelen företag som fullständiga uppgifter har inhämtats för i stor utsträckning skiljer sig åt mellan olika grupper inom kollektivet. För detta redogörs i tabellen nedan, där en uppdelning av kollektivet görs i 5 olika grupper.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Totalt kollektiv</i>	<i>Känt kollektiv</i>	<i>Andel</i>
Underhållsverkstäder (Del 145)	50 st.	42 st.	84 %
Luftvärdighetsorganisationer enligt Del M kapitel G	73 st.	52 st.	71 %
Tillverkningsverkstäder (POA)	10 st.	8 st.	80 %
Auktorisationsbevis (AUB)	28 st.	7 st.	25 %
Luftvärdighetsorganisationer enligt Del M kapitel F	18 st.	6 st.	33 %

Noterbart är att samma företag i många fall har flera olika typer av tillstånd inom kollektivet. De belastas därför med avgifter för flera olika typer av tillstånd.

Företagen berörs av följande avgifter.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Utfärdande av tillstånd för verksamhet enligt Del 145	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för verksamhet enligt Del M kapitel F	1 400 kr/tim.
Utfärdande av auktorisationsbevis (AUB)	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för verksamhet enligt Del M kapitel G	1 400 kr/tim.
Utfärdande av tillstånd för tillverkningsverkstäder (POA)	1 400 kr/tim.
Tillsyn av verkstäder med tillstånd enligt Del 145 (Grundavgift)	16 320 kr–48 960 kr/år och 42 840 kr–130 560 kr per bas + 16 320 kr per linjestation
Tillsyn enligt Del M kapitel F	28 560 kr–68 000 kr
Tillsyn av AUB	6 800 kr–10 200 kr
Tillsyn av organisation med tillstånd enligt Del M kapitel G som inte ingår i AOC	19 630 kr–141 300 kr/år och 3 930 kr–28 260 kr per extra ort eller technical service

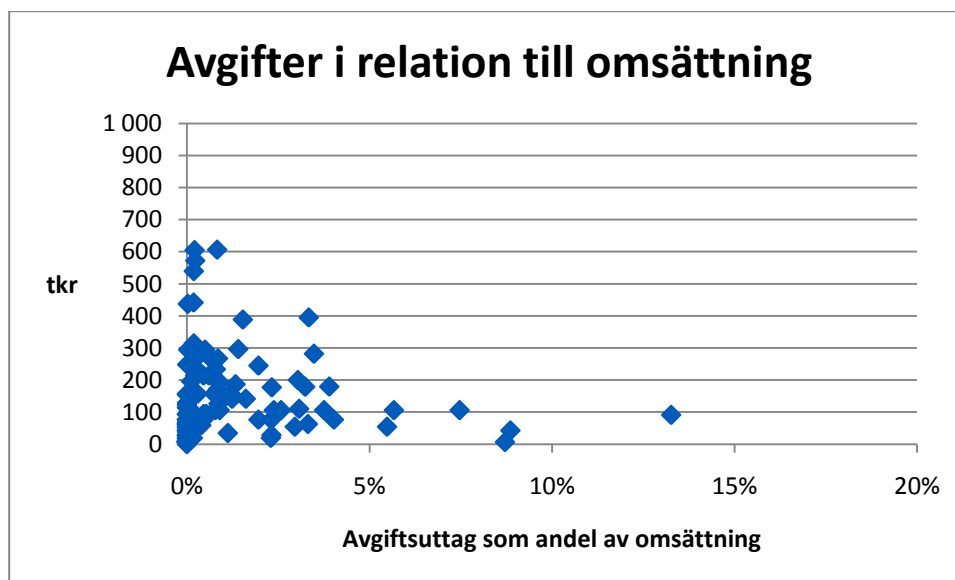
Tillsyn av organisation med tillstånd enligt Del M
kapitel G som ingår i AOC

76 540 kr–294 375 kr/år och
15 310 kr–58 875 kr per extra ort
eller technical service

Tillsyn av tillverkningsverkstäder

154 560 kr i grundavgift
+ 38 640 kr per extra lokaliseringsort

Hur stora avgifterna är och hur stora de är i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Det bör noteras att de avgifter som innefattas i diagrammet är de årliga tillsynsavgifter som berörda brukare belastas med. Ansöknings- och prövningsavgifterna är endast aktuella i samband med nya och förändrade tillstånd efter ansökan från berörd brukare.



Avgifterna överstiger 2 procent av omsättningen i 24 fall, vilket innebär att avgifterna för 31 procent av kollektivet överstiger 2 procent av omsättningen. Vidare konstateras att avgiftsuttaget för 8 företag (10 procent) överstiger 5 procent av deras omsättning och för 4 företag (5,2 procent) överstiger 10 procent.

Transportstyrelsens avgiftsuttag i relation till berörda brukares omsättning bedöms vara av sådan omfattning att påtagliga konsekvenser inte kan uteslutas. En djupare analys bedöms därför vara nödvändig.

För att närmare bedöma vilka konsekvenser myndighetens avgifter får genomförs en uppdelning av kollektivet för den fortsatta analysen. En uppdelning görs i följande 5 grupper:

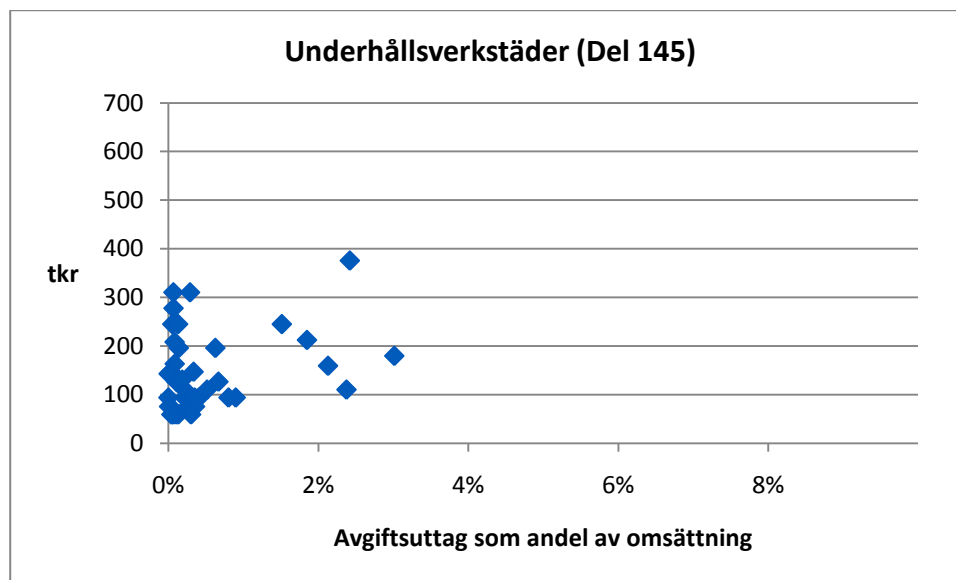
- underhållsverkstäder (Del 145)

- auktorisationsbevis (AUB)
- luftvärdighetsorganisation enligt Del M – kapitel F
- luftvärdighetsorganisation enligt Del M – kapitel G
- tillverkningsverkstäder (POA).

Konsekvenserna för de olika grupperna beskrivs närmare under respektive avsnitt nedan. I de olika diagrammen redogörs för de årliga tillsynsavgifter som respektive företag belastas med.

Underhållsverkstäder (Del 145)

Kollektivet underhållsverkstäder omfattar 50 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats för 42 stycken, vilket motsvarar en andel på 84 procent. Andelen bedöms vara tillräcklig för att analysera konsekvenserna av avgiftsuttaget utan vidare analys av den resterande andelen.



Avgifterna överstiger 2 procent av omsättningen i 5 fall, vilket innebär att avgifterna för 12 procent av kollektivet överstiger 2 procent av omsättningen. Vidare konstateras att avgiftsuttaget för ett företag (2,4 procent) överstiger 5 procent av dess omsättning och för ett företag (2,4 procent) överstiger 10 procent.

En särskild analys har gjorts av de 5 företag där avgifterna motsvarar 2 procent eller mer i relation till omsättningen. I flertalet fall finns naturliga förklaringar till att avgiftsuttaget utgör en så pass stor andel i relation till omsättningen. För ett företag dubblerades omsättningen från 2011 till 2012,

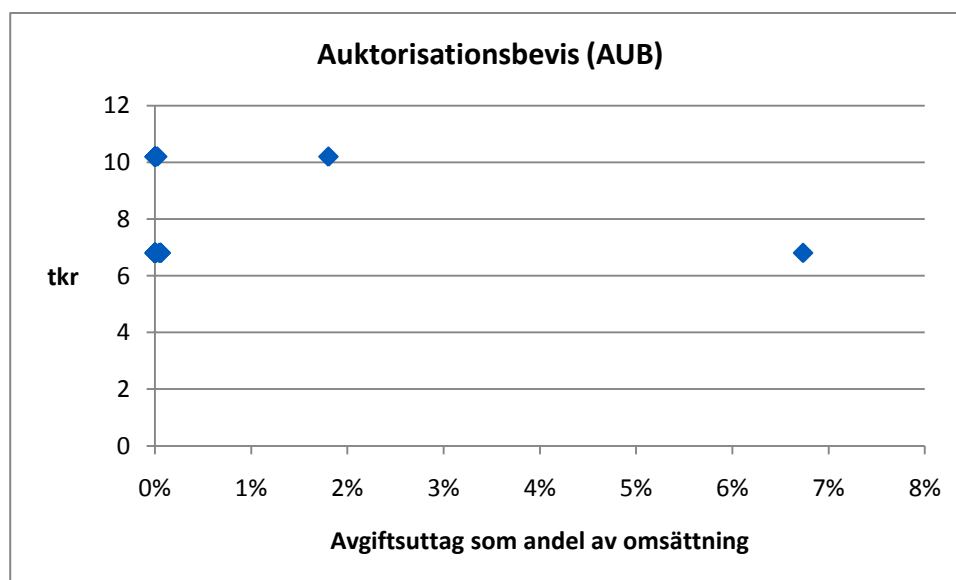
vilket således medför att uttaget i relation till omsättningen minskar från 2012. Ett annat företag var nystartat 2011– omsättningen bedöms därför öka under 2012, samtidigt som uttaget är konstant. Ett tredje företag minskade under 2011 sin verksamhet och har sedan dess minskat omfattningen på sitt tillstånd, vilket medför att uttaget minskar.

Transportstyrelsens analys av branschen som helhet är annars att många små företag har en ansträngd ekonomisk situation och att det pågår en viss omstrukturering. Företag minskar antalet tillstånd för att fokusera på enskilda segment av marknaden. Företag diskuterar också sammanslagningar av verksamheter, alternativt samarbeten, där man gemensamt bedriver verksamhet inom ramen för ett tillstånd. Transportstyrelsen anser att ett avgiftsuttag på nuvarande nivå är möjligt utan att få allvarliga konsekvenser.

En fullständig utfasning av de kostnader som idag finansieras via myndighetsavgiften för denna grupp skulle innebära höjningar med 40 procent. Transportstyrelsen bedömer inte sådana avgiftshöjningar vara möjliga att genomföra utan att det får betydande konsekvenser.

Auktorisationsbevis (AUB)

I kollektivet auktorisationsbevis, som mestadels består av organisationer som arbetar gentemot privatflyget, finns 28 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats för 7 stycken, vilket motsvarar en andel på 25 procent. Många organisationer bedrivs inte i bolagsform utan är kopplade till föreningar.



Av diagrammet framgår att avgifterna i ett fall överstiger 2 procent av företagets omsättning, vilket innebär att avgifterna för 14 procent av kollektivet överstiger 2 procent av omsättningen. Vidare konstateras att avgiftsuttaget för ett företag (14 procent) överstiger 5 procent av omsättningen.

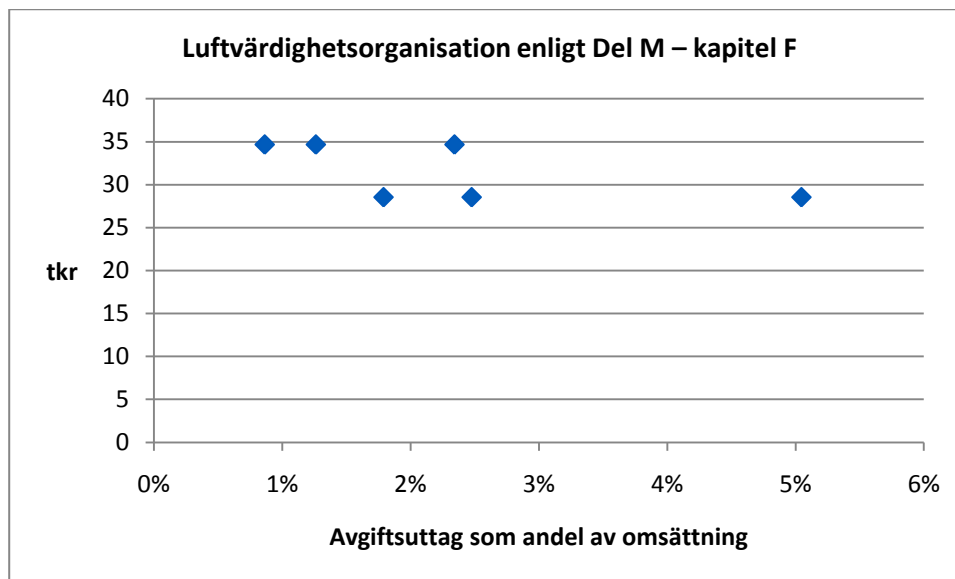
Vid en närmare analys av den organisation som belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent konstateras att den bedrivs mer eller mindre ideellt och har mycket låg omsättning. Vidare konstateras att merparten av organisationerna inom området bedrivs som enskilda firmor. Mot denna bakgrund antar Transportstyrelsen att de bedriver en begränsad verksamhet med en begränsad omsättning.

Det nuvarande avgiftsuttaget uppgår inom denna grupp till antingen 6 800 kronor eller 10 200 kronor per år, beroende på antalet behörigheter. Avgiftsnivån bedöms inte vara försumbar i de fall verksamheten bedrivs helt på ideell basis.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att nuvarande avgiftsuttag inte bör ge upphov till allvarliga konsekvenser. Dock anser myndigheten att utrymmet för vidare avgiftshöjningar är begränsat, och det bedöms därför inte vara möjligt att uppnå full kostnadstäckning utan att riskera påtagliga konsekvenser.

Luftvärdighetsorganisation enligt Del M – kapitel F

i kollektivet ingår 18 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats för 6 stycken, vilket motsvarar en andel på 33 procent. Andelen bedöms inte vara tillräcklig för att analysera konsekvenserna av avgiftsuttaget utan vidare analys av den resterande andelen.



Diagrammet visar att avgifterna i 3 fall överstiger 2 procent av respektive företags omsättning, vilket innebär att avgifterna för 50 procent av kollektivet överstiger 2 procent av omsättningen. Vidare konstateras att avgiftsuttaget för ett företag (17 procent) överstiger 5 procent av omsättningen.

Vid en närmare analys av de företag vars omsättning överstiger 2 procent konstateras att det generellt finns naturliga skäl till eventuella avvikelser. Ett företag har förändrat sitt tillstånd från Part 145 till Part M kapitel F, ett annat företag står på grund av åldersskäl inför en avveckling och ytterligare ett annat företag startades under 2011.

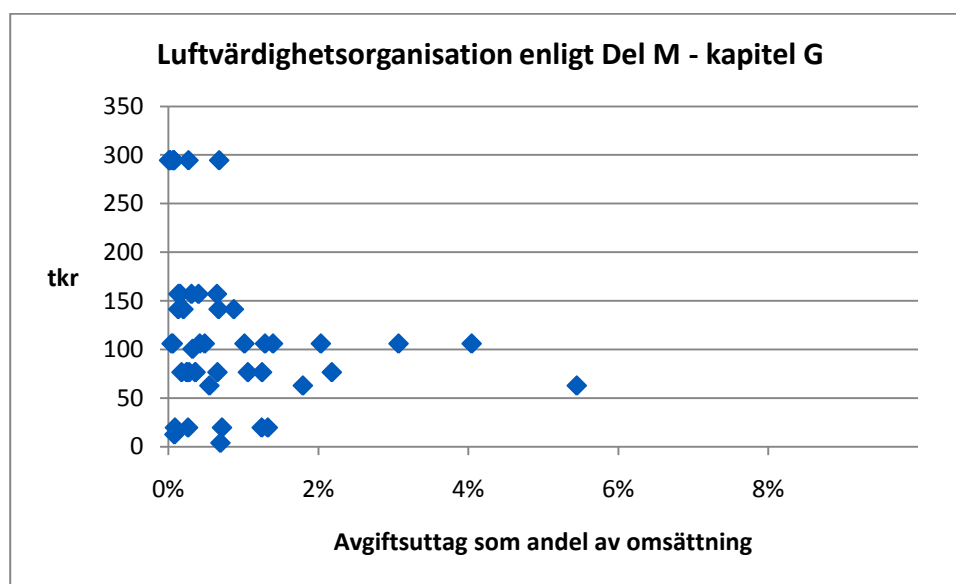
De företag som inte ingår i sammanställningen är enskilda firmor och Transportstyrelsen bedömer att de har en begränsad omsättning. Avgiftsuttaget inom området varierar mellan 28 560 kronor och 68 000 kronor, beroende på antal behörigheter. Men för närvarande belastas berörda brukare med ett avgiftsuttag som uppgår till maximalt 34 680 kronor – inga brukare har så många behörigheter att de hamnar i en högre avgiftsgrupp. Eftersom många brukare inom gruppen kan betraktas som mindre företag med en begränsad omsättning, utgör Transportstyrelsens avgifter en inte försumbar kostnad. Myndigheten gör dock bedömningen att kostnaderna inte är orimliga.

Kostnaderna som uppstår till följd av myndighetens avgiftsuttag bör kunna föras vidare till berörda kunder i form av luftfartygsägare utan att de ger upphov till allvarliga kostnadsökningar för denna grupp. Transportstyrelsen bedömer därför att uttaget på nuvarande nivåer är acceptabelt. Dock anser

myndigheten att utrymmet för ytterligare avgiftshöjningar är begränsat. En fullständig utfasning av de kostnader som idag finansieras via myndighetsavgiften gentemot denna grupp skulle innebära höjningar med 40 procent. Transportstyrelsen bedömer inte att detta är möjligt utan att riskera påtagligt negativa konsekvenser.

Luftvärdighetsorganisation enligt Del M – kapitel G

Kollektivet omfattar 73 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats om 52 stycken, vilket motsvarar en andel om 71 procent. Andelen bedöms inte vara tillräcklig för att analysera konsekvenserna till följd av avgiftsuttaget utan vidare analys av den resterande andelen.



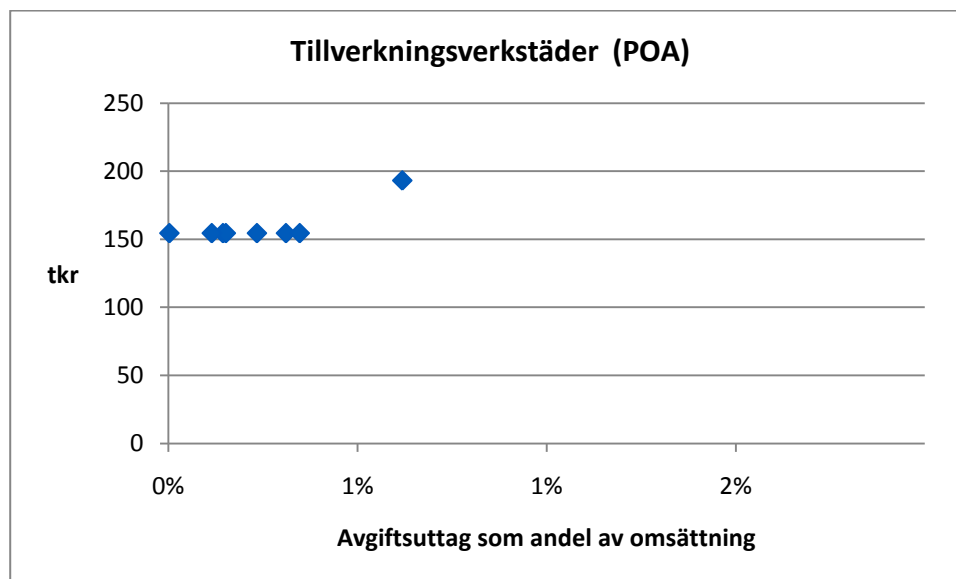
Avgifterna överstiger 2 procent av respektive företags omsättning i 7 fall, vilket innebär att avgifterna för 13 procent av kollektivet överstiger 2 procent av omsättningen. Vidare konstateras att avgiftsuttaget för 3 företag (5,8 procent) överstiger 5 procent av deras omsättning och för 2 företag (3,9 procent) överstiger 10 procent.

Transportstyrelsen har närmare analyserat de företag där avgiftsuttaget överstiger 2 procent av omsättningen. Det är svårt att se entydiga mönster inom gruppen – det finns såväl fristående luftvärdighetsorganisationer som verksamheter som är kopplade till kommersiella flygtillstånd (AOC), och det är en ganska stor spridning på bolagens verksamhet. Men generellt är det de mindre företagen som i störst utsträckning påverkas av myndighetens avgifter. Transportstyrelsen gör dock bedömningen att nuvarande avgiftsnivåer inte ger upphov till större konsekvenser för berörda brukare.

En fullständig utfasning av de kostnader som idag finansieras via myndighetsavgiften gentemot denna grupp skulle innebära höjningar med 40 procent, vilket Transportstyrelsen bedömer som svårgenomförbart utan att riskera allvarliga konsekvenser.

Tillverkningsverkstäder (POA)

Till kollektivet tillverkningsverkstäder hör 10 företag. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats om 8 stycken, vilket motsvarar en andel om 80 procent.



Diagrammet visar att avgifterna inte i något fall överstiger 2 procent av respektive företags omsättning. Transportstyrelsen bedömer därför att myndigheten kan ta ut avgifter enligt självkostnadstäckning mot tillverkningsverkstäder inom luftfartsområdet. Slutsatsen stöds också av att myndighetens avgifter inom området är små i förhållande till övriga kostnader för att tillverka material och komponenter till luftfartyg och i förhållande till nödvändig omsättning.

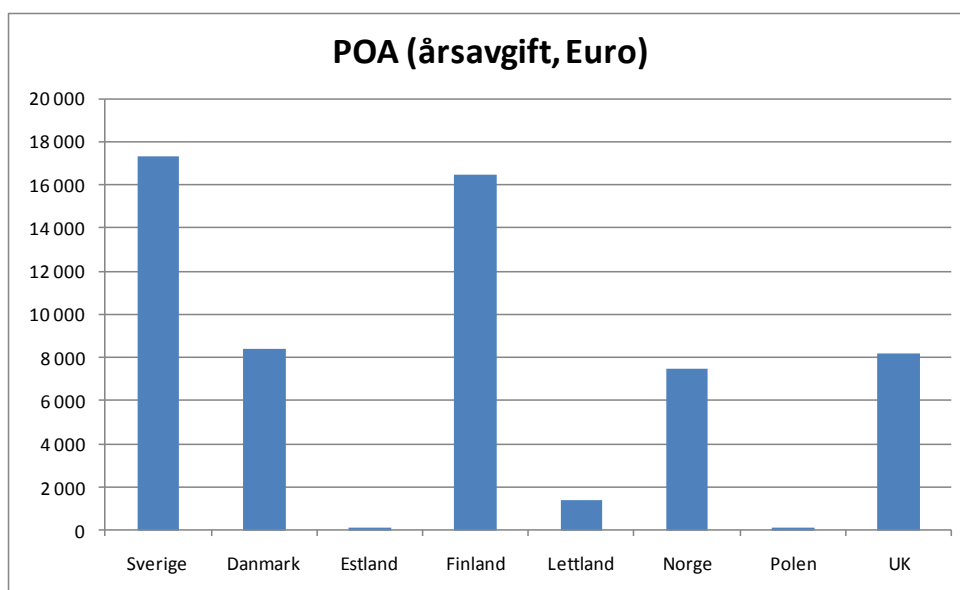
4.3.1 Känsliga grupper

Inom området identifieras två grupper som särskilt känsliga: luftvärdighetsorganisationer med tillstånd enligt del M kapitel F och brukare med auktorisationsbevis (AUB) som har begränsade möjligheter att föra över kostnaderna mot andra aktörer. Enligt den analys som genomförs i avsnitt 4.3 bedömer dock Transportstyrelsen att nuvarande avgifter inte får stora konsekvenser.

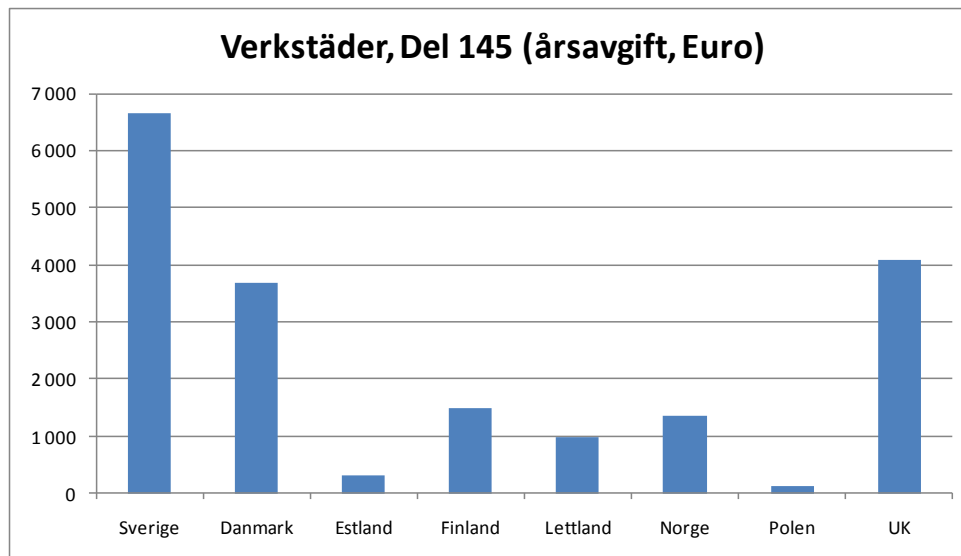
Vidare bedömer Transportstyrelsen att ekonomin för mindre, fristående verkstäder och luftvärdighetsorganisationer är ansträngd. De berörs av en omfattande tillsyn även i de fall där deras verksamhet är begränsad. Transportstyrelsen bedömer att mindre organisationer har vissa problem att bära myndighetens avgifter.

4.3.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

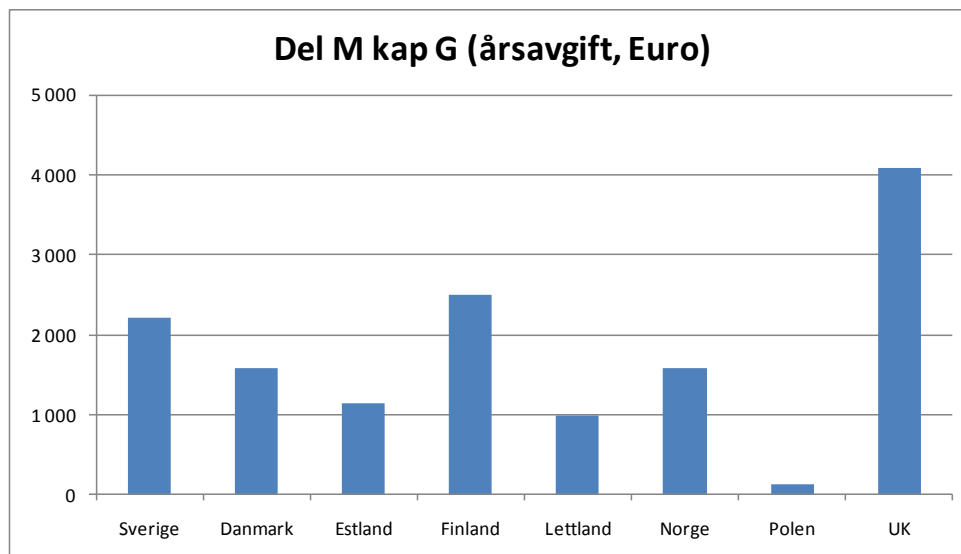
Årsavgifterna för tillverkningsverkstäder (POA) ligger i Sverige högst av alla jämförda länder. Strax efter de svenska avgifterna ligger avgifterna i Finland. Estland och Polen har de lägsta avgifterna.



Även årsavgifterna för underhållsverkstäder (Del 145) ligger i Sverige högst av alla jämförda länder. Avgifterna är nära dubbelt så höga som i Storbritannien och Danmark som ligger närmast under de svenska. Polen och Estland har de lägsta avgifterna. En precis jämförelse är dock svår att göra, då länderna har olika avgiftskonstruktioner som kan leda till skillnader i avgiften.



Årsavgifterna för fristående luftvärdighetsorganisationer enligt Del M kapitel G ligger högst i Storbritannien, därefter följer Finland. De svenska avgifterna ligger strax under de finska avgifterna och något högre än avgifterna i Danmark och Norge. Polen har de lägsta avgifterna.



Transportstyrelsen bedömer att avgifterna i Sverige är höga jämfört med många andra länders avgifter. Med nuvarande avgiftsnivåer bedömer dock myndigheten att risken för nationell utflyttning är begränsad. Ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen skulle i många fall medföra avgiftshöjningar på 40 procent, vilket då skulle medföra att Sveriges avgifter i jämförelse med andra länders avgifter stiger ytterligare.

4.3.3 Tillgänglighet

Om det sker en tydlig utslagning av verkstäder, kan det innebära att tillgängligheten försvåras för såväl kommersiella kunder som privatflygare. Det kan innebära svårigheter att inom rimligt avstånd erhålla viktiga tjänster, vilket kan äventyra möjligheterna att upprätthålla verksamheten eller hobbyn. Även om verkstäder finns i de omgivande länderna, utgör de sällan alternativ för den enskilde eller för de små företagen eftersom det är resurskrävande att nyttja tjänster som finns på långt avstånd.

Slutsats

Analysen ovan visar att ett avgiftsuttag enligt full kostnadstäckning är möjligt gentemot tillverkningsverkstäder (POA) utan att det ger upphov till allvarliga konsekvenser. Däremot anses ett avgiftsuttag enligt självkostnad mot underhållsverkstäder (Del 145), brukare med auktorisationsbevis (AUB) och luftvärdighetsorganisationer enligt Del M kapitel F eller Del M kapitel G få påtagliga konsekvenser.

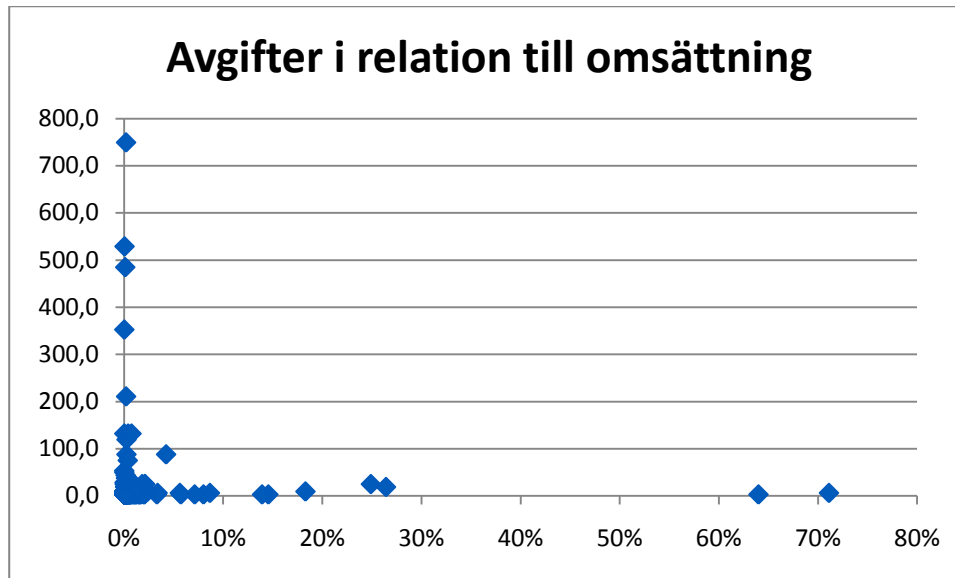
4.4 Innehavare av luftfartyg

Totalt finns cirka 3 000 luftfartyg på svenskt register. Merparten av de brukare som äger luftfartyg är antingen privatpersoner eller ideella föreningar som huvudsakligen är ägare till enstaka, mindre luftfartyg. De ägare som belastas med ett högre avgiftsuttag till följd av flera och större luftfartyg är dock huvudsakligen företag.

Brukarna berörs av följande avgifter

Avgiftsposter	Avgift
Granskningbevis (ARC) och nationell luftvärdighetshandling	3 500 kr–12 000 kr alt. 1 400/tim.
Import av luftfartyg	1 400 kr/tim.
Tillfälligt flygtillstånd	2 000 kr alt. 1 400 kr/tim.
Miljövårdighetsbevis	2 000 kr alt. 1 400 kr/tim.
Exportluftvärdighetsbevis	12 000 kr alt. 1 400 kr/tim.
Dubletter av luftvärdighetshandlingar	1 400 kr/styck
Flygutprovningstillstånd för luftfartyg	2 000 kr alt. 1 400 kr/tim.
Tillsyn av fortlöpande luftvärdighetsövervakning	3 000 kr–43 890 kr per år
Fortlopande luftvärdighetsövervakning mot luftfartyg som omfattas av bilaga II till förordning (EG) nr 216/2008	3 000 kr–5 000 kr per år
Tillsyn av amatörbyggda luftfartyg, omklassade luftfartyg, ballonger	3 100 kr per år
Tillsyn av segelflygplan undantagna från förordning (EG) nr 216/2008 enligt bilaga II	3 000 kr per år
Tillsyn av ultralätta flygplan	3 100 kr per år
Interimsregistrering	1 050 kr/styck
Slutlig registrering	2 310 kr/styck
Avregistrering	1 160 kr–1 260 kr/styck
Årlig registerhållningsavgift	200 kr/år
Äganderättsändring	1 790 kr/styck
Övriga inskrivningsregisterärenden.	560 kr–10 040 kr/styck
Bevis om inskrivning av förvärv av luftfartyg eller andel i sådan egendom	10 040 kr/styck
Bevis om nyttjanderätt till luftfartyg	10 040 kr/styck
Bevis om inteckning i luftfartyg	7 140 kr/styck
Dödande av förkommen handling	3 000 kr/styck

Hur stora avgifterna är och hur stora de är i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Det bör noteras att avgifterna i diagrammet är de årliga luftvärdighetsavgifterna och de årliga registerhållningsavgifterna baserat på vilka luftfartyg som var luftvärldiga i samband med informationsinhämtningen.



20 företag belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent av deras omsättning, vilket motsvarar 11 procent av det kända kollektivet. För 12 (6 procent) företag överstiger uttaget 5 procent av omsättningen och för 7 (4 procent) företag överstiger uttaget 10 procent av omsättningen.

Avgifterna i diagrammet är baserade på 2013 års avgiftsnivå, vilken genererar ett ekonomiskt överskott. För att generera självkostnad bedöms det därför nödvändigt att sänka avgifterna. Men Transportstyrelsen vill framhålla att kostnadsfördelningen behöver ses över innan det med tillräcklig säkerhet går att redogöra för självkostnadsnivåer. Dock kan det konstateras att avgifterna inom området med största sannolikhet kommer att justeras ned något.

För de företag vars avgiftsuttag överstiger 2 procent gäller att uttaget endast i 5 fall överstiger 10 000 kronor. Transportstyrelsen har analyserat de 3 företag för vilka avgiftsuttaget överstiger 2,5 procent. Ett företag belastas med ett uttag som uppgår till 25 000 kronor baserat på att de är innehavare av ett tyngre luftfartyg. Ett annat företag belastas med ett avgiftsuttag på 19 000 kronor, baserat på att de är innehavare av två luftfartyg som inte ingår i den lägsta avgiftsklassen. Båda dessa företag är till stor del att betrakta som ideella föreningar, och de har därför en begränsad omsättning.

Det tredje företaget belastas med ett uttag på 88 200 kronor. Företaget är dock ägare av två större luftfartyg, vilka bedöms ge upphov till sådana kostnader att myndighetens avgiftsuttag inte bör utgöra en betydande del av de kostnader som är förknippade med att äga och förvalta dessa luftfartyg.

För de luftfartygsägare som inte innefattas i sammanställningen ovan konstateras det att den absoluta merparten belastas med en årlig uppgift som

endast är 3 200 kronor per år. Denna avgift bedöms inte vara av sådan storlek att den innebär några allvarliga konsekvenser för någon form av organisation eller privatperson. Ett mindre antal av de okända brukarna belastas med en högre avgift än 3 200 kronor, antingen beroende på att de är innehavare av större luftfartyg eller att de har ett större antal luftfartyg. För att bedöma konsekvenserna i dessa fall görs i stället en jämförelse mellan vad ett luftfartyg kostar att anskaffa och hålla i drift. Då kan man konstatera att Transportstyrelsens årliga avgifter är måttliga.

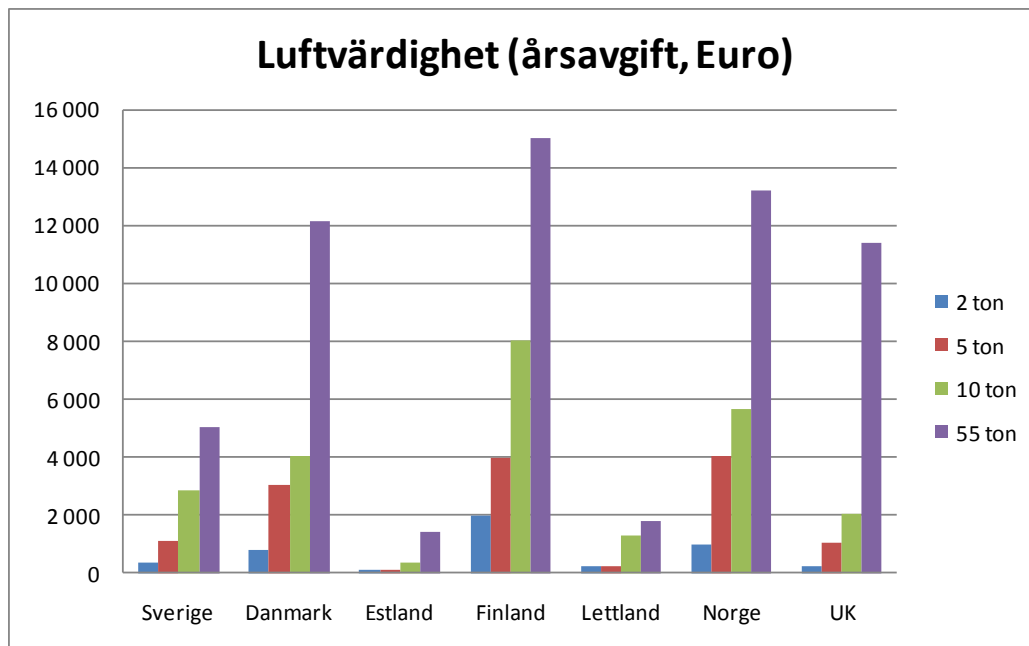
Transportstyrelsen gör därför bedömningen att myndighetens nuvarande avgiftsuttag inte ger upphov till allvarliga konsekvenser. Då avgiftsnivåerna dessutom bör kunna sänkas bedömer Transportstyrelsen det vara möjligt att ta ut avgifter enligt självkostnadstäckning inom området.

4.4.1 Känsliga grupper

I allmänhet identifieras inga särskilt känsliga grupper. De som belastas med höga avgifter är antingen de brukare som har tunga eller många luftfartyg. Det skulle kunna innebära problem i de fall mindre organisationer äger många eller stora luftfartyg. Men om sådana situationer uppstår, bör man sätta myndighetens avgifter i relation till kostnaden att köpa och driva dessa luftfartyg. Transportstyrelsens avgifter bedöms i då vara ringa.

4.4.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Årsavgiften för luftvärdighetsövervakning för luftfartyg som väger under 10 ton är högre i Danmark, Finland och Norge än i Sverige. De lägsta avgifterna tas ut i Estland och Lettland. De svenska avgifterna är lägre än avgifterna i Danmark, Finland, Norge och Storbritannien vad gäller luftfartyg som väger 55 ton.



Det har varit en trend att allt fler luftfartyg lokaliseras till andra länder. En analys enligt ovan visar dock att detta inte sker till följd av Transportstyrelsens avgiftsuttag för luftvärdighetsövervakning, för avgifterna inom området inte är höga jämfört med andra länders avgifter. Att luftfartyg lokaliseras till andra länder beror möjligen bland annat på skattesatser som gör det dyrare att göra inteckningar i luftfartyg i Sverige jämfört med i många andra länder. Den svenska stämpelskatten är hög jämfört med i andra länder och skattesatserna utgör en betydligt större påverkan för flygföretagen än Transportstyrelsens avgifter. Vidare påverkas beslut om registrering i andra länder troligen av att registreringen av luftfartyg i länder som är anslutna till den så kallade Kap-konventionen ger möjlighet till avsevärt lägre försäkringskostnader för luftfartygen än vad en registrering i Sverige innebär. Sverige inte är anslutet till konventionen.

4.4.3 Tillgänglighet

I förhållande till organisationernas omsättning bedöms myndighetens avgiftsuttag innebära mindre påverkan. Avgifterna är låga i förhållande till övriga kostnader som är förknippade med att äga och omhänderta ett luftfartyg.

4.5 Personliga tillstånd inom luftfarten

De personliga tillstånden inom luftfartsområdet omfattar främst olika former av certifikat och behörigheter för piloter, underhållspersonal eller annan verksamhet. Det innefattar även personliga säkerhetskontroller (registerkontroller) av personer som har rätt att vistas "airside" på svenska flygplatser.

Det aktuella kollektivet som berörs av avgifterna kan överskådligt sammanfattas enligt följande:

<i>Typ av tillstånd eller certifikat</i>	<i>Antal</i>	<i>Avgift</i>
PPL – flygcertifikat	3653 (PPL A) + 246 (PPL H)	640 kr/år
CPL – flygcertifikat	1525 (CPL A) + 346 (CPL H)	2660 kr/år
ATPL – flygcertifikat	1884 (ATPL A) + 108 (ATPL H)	3370 kr/år
Registerkontroller	8319	730 kr

Inom området inryms också ett större antal specifika avgifter, exempelvis för utfärdanden eller förändringar inom befintliga behörigheter och olika former av medicinska intyg.

Avgifterna har inte förändrats under de senaste åren och uppnår för närvarande i det närmaste full kostnadstäckning. Eftersom de generellt tas ut av privatpersoner är det inte relevant att sätta avgifterna i relation till någon omsättning. Istället genomförs en analys av bedömda konsekvenser utifrån avgifternas absoluta nivåer.

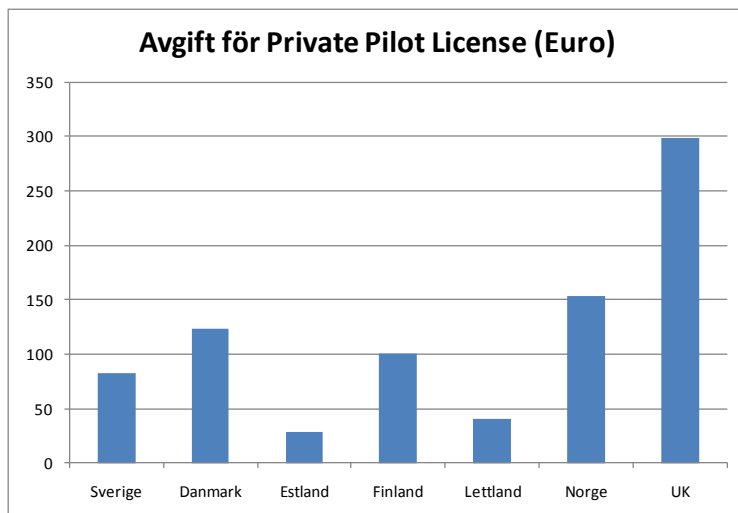
Överlag gäller att avgifterna ligger på sådana nivåer att de inte bedöms få någon större påverkan på den enskildes ekonomi. Transportstyrelsen bedömer därför att myndighetens avgifter inom området generellt inte innebär några allvarliga konsekvenser. En närmare redogörelse för de bedömda konsekvenserna ges inom avsnitten 4.5.2–4.5.4.

4.5.1 Känsliga grupper

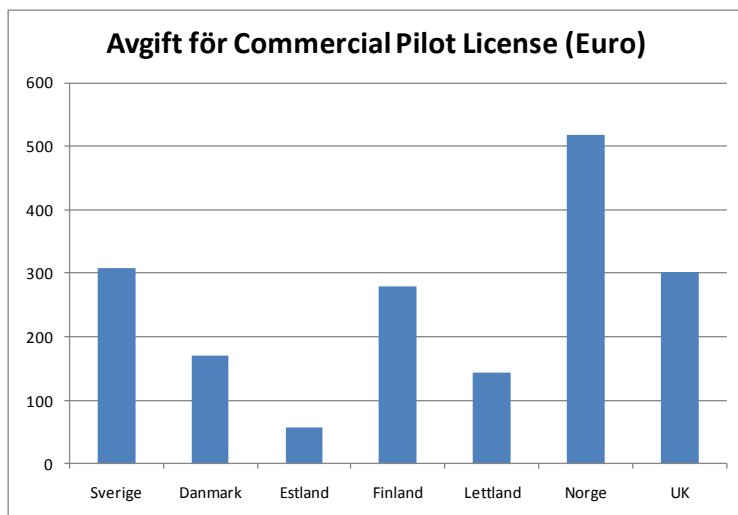
En känslig grupp är de innehavare av CPL-certifikat som inte har anställning: de belastas med en relativt hög avgift, samtidigt som de inte kan använda certifikatet i sin yrkesutövning. Särskilt känsligt är det för nyutexaminerade piloter som inte hunnit få sitt första jobb och avgifterna kan för dem bli kännbara. Men generellt anser Transportstyrelsen att avgifterna inte är på en sådan nivå att de i en jämförelse med den enskildes ekonomi bör få allvarliga konsekvenser. För att stödja gruppen har Transportstyrelsen i vissa fall medgivit delbetalningar av avgifterna.

4.5.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

För privatflygarcertifikat (Private Pilot License, PPL) ligger avgiften i Sverige något lägre än avgiften i Danmark, Finland och Norge. Avgiften i Storbritannien är högst. Avgifterna i Estland och Lettland är betydligt lägre.



För trafikflygarcertifikat (Commercial Pilot License, CPL) är avgifterna bara högre i Norge. I framförallt Estland och Lettland är avgifterna betydligt lägre.



Som synes är de svenska certifikatsavgifterna relativt höga, även om det relativt sett rör sig om små beloppsskillnader. Enskilda certifikatinnehavare kan för att spara pengar flytta sina certifikat till länder med lägre avgifter, och en viss sådan tendens har setts det gångna året, då ett antal personer hört av sig till Transportstyrelsen och flyttat sina certifikat till Danmark. För den

enskilde innebär det en viss kostnadsbesparing, vilket kan påverka ett beslut om flytt särskilt för privatpersoner.

4.5.3 Tillgänglighet

Om antalet piloter minskar, blir tillgängligheten mindre. Transportstyrelsen bedömer dock, enligt analys i avsnitt 4.5, att avgiftsuttaget inte är på sådan nivå att det ger upphov till betydande risker för en försämrad tillgänglighet.

Att avgifterna är lägre i andra länder kan innebära en viss förflyttning av certifikat till annat land (4.5.2). Var certifikatet placeras påverkar dock inte tillgängligheten till piloter för svensk luftfart – de kan utbildas i andra länder och ha giltiga certifikat där som sedan är användbara för svenska arbetsgivare. Avgifterna för privatflygarna påverkar de totala kostnaderna och som en del i kostnadsbilden kan de ha viss återverkan på möjligheterna för och intresset hos individerna att utöva denna aktivitet.

4.6 Utbildningsorganisationer inom luftfarten

Kollektivet innefattar organisationer som bedriver olika former av flygrelaterad utbildning. Främst är det Type Rating Training Organisations (TRTO) och Flight Training Organisations (FTO), som bedriver utbildning av piloter för kommersiellt syfte samt registrerade flygskolor (RF) som verkar mot allmänflyget och oftast är av karaktären ideella föreningar. Till detta kommer också organisationer som utbildar tekniker inom luftfartsområdet (Del-147) samt ett mindre antal organisationer som bedriver vissa former av nischad utbildning inom flygområdet, exempelvis utbildning av personal för flygtrafiktjänst (ANS).

Totalt inom kollektivet finns 87 utbildningsorganisationer. Av dessa bedrivs så många som 52 i annan bolagsform än aktiebolag, vilket gör det svårare att ta fram omsättningsuppgifter och dessa inryms därför inte i den sammanställning som åskådliggörs i punktdiagrammet nedan. Det stora bortfallet innebär att en heltäckande bild inte ges inom detta område, och en vidare analys är därför nödvändig.

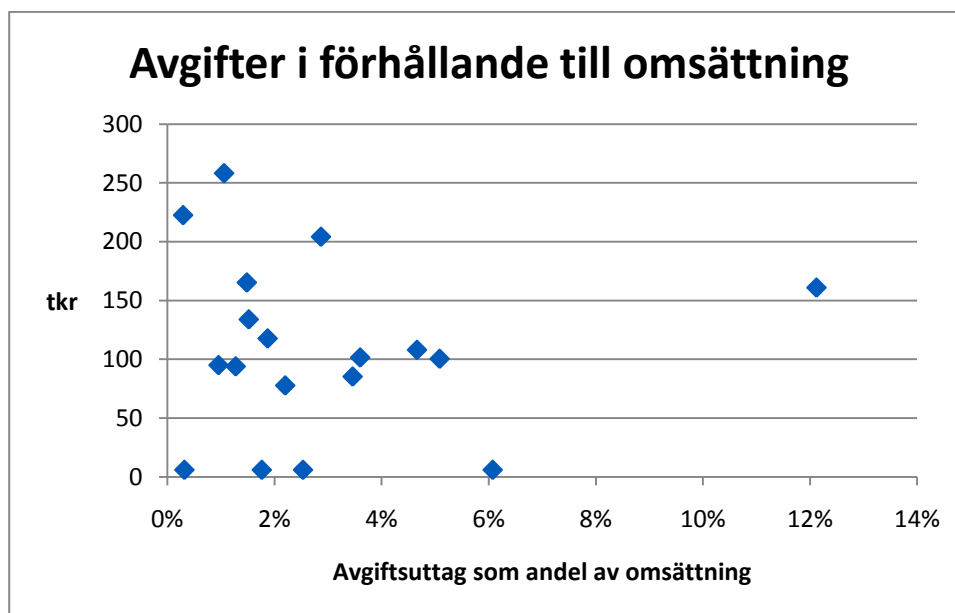
De berörda brukarna berörs av avgifter i form av så kallade grundavgifter men också tillkommande avgifter kopplade till den uppsättning typkurser som utbildningsgivarna valt att erbjuda. Brukarna berörs av följande grundavgifter:

Avgiftsposter	Avgift
Utfärdande av utbildningstillstånd för FTO	1 400 k/tim.
Utfärdande av utbildningstillstånd för TRTO	1 400 k/tim.
Utfärdande av utbildningstillstånd för RF	1 400 k/tim.
Utfärdande av utbildningstillstånd enligt att bedriva utbildning för certifikat för segelflyg, ultralätt eller ballong	1 400 k/tim.
Utfärdande av utbildningstillstånd av kabinbesättningspersonal	1 400 k/tim.
Utfärdande av utbildningstillstånd för flygmaskinutbildning	1 400 k/tim.
Godkännande av simulator	18 200 kr–126 000 kr/styck
Utbildnings- och skoltillstånd för underhållspersonal.	1 400 k/tim.
Godkännande av flygtrafikledningsskola	1 400 k/tim.
Tillsyn av utbildningsorganisation enligt FTO (grundavgift)	56 160 kr/år
Tillsyn av utbildningsorganisation enligt TRTO (grundavgift)	34 560 kr/år
Tillsyn av utbildningsorganisation enligt RF	6 050 kr/år
Tillsyn av organisationer med tillstånd att bedriva utbildning för certifikat för segelflyg, ultralätt eller ballong	21 720 kr/år
Tillsyn av simulatorer	11 200 kr–72 800 kr/år
Tillsyn av organisation med tillstånd att bedriva utbildning av kabinbesättningspersonal	27 000 kr/år
Tillsyn av utbildnings- och skoltillstånd för underhållspersonal	164 720 kr/ år i grundavgift + 45 440 kr per extra ort

Tillsyn av flygrafikledningsskolor

109 800 kr/år

Avgifternas påverkan på de enskilda brukarna åskådliggörs i punktdiagrammet nedan. Det bör noteras att de avgifter som innefattas i diagrammet är de årliga tillsynsavgifter som berörda brukare belastas med. Ansöknings- och prövningsavgifterna är endast aktuella i samband med nya och förändrade tillstånd efter ansökan från berörd brukare.



9 brukare belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent av omsättningen. Det innebär att drygt 38 procent av det kända kollektivet belastas med avgifter som understiger 2 procent av företagets omsättning. Vidare konstateras att 3 brukare (14 procent) belastas med avgifter som överstiger 5 procent av deras omsättning.

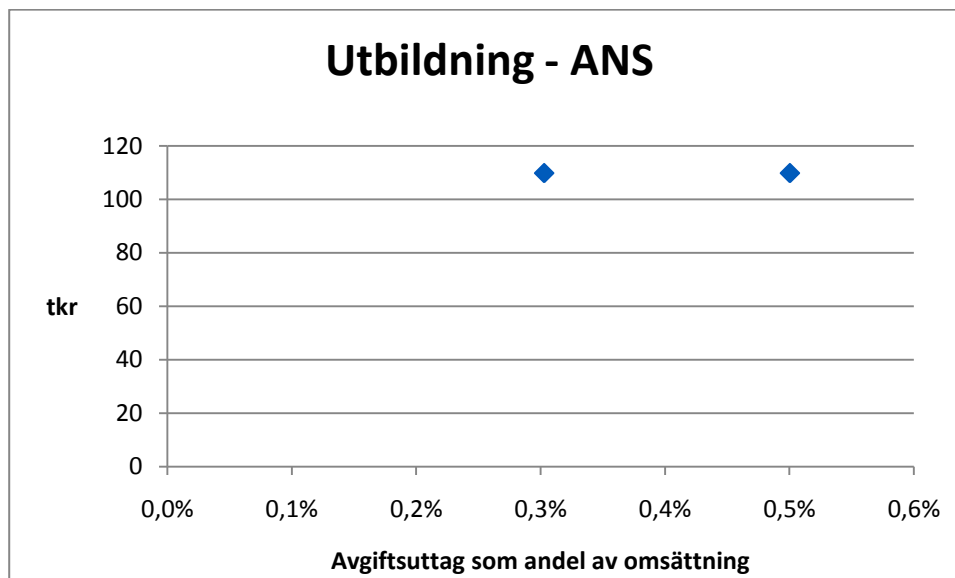
För att närmare bedöma vilka konsekvenser myndighetens avgifter får genomförs en uppdelning av kollektivet i följande grupper:

- utbildning av personal inom området för flygtrafiktjänst (ANS)
- utbildning av flygteknisk underhållspersonal (Del 147)
- Flight Training Organisations (FTO)
- Type Rating Training Organisations (TRTO)
- registrerad flygskola (RF).

De olika grupperna beskrivs närmare under respektive avsnitt nedan.

Utbildning av personal inom området för flygtrafiktjänst (ANS)

Totalt innefattar kollektivet 6 olika brukare som bedriver verksamhet som utbildare inom området för flygtrafikledning.



Avgifterna överstiger inte i något fall 2 procent av respektive företags omsättning.

När det gäller behovet av att utbilda flygledare täcks det av de utbildare som finns. Att utbilda flygledare är relativt komplicerat och kostnaderna är höga. Avgifterna motsvarar en relativt liten del av omsättningen och de bedöms inte vara så stora att de negativt påverkar den framtida flygledarutbildningen.

Utbildning av flygteknisk underhållspersonal (Del 147)

Totalt innefattar kollektivet 6 olika brukare men uppgifter om omsättning har endast erhållits för 1 brukare. Transportstyrelsen väljer därför att genomföra konsekvensanalysen baserat på avgifterna i absoluta tal.

Avgifterna är 164 720 kronor alternativt 210 160 kronor och avser utbildningar som vanligen bedrivs inom ramen för gymnasieutbildning med kommunala huvudmän.

Kostnaderna för att bedriva denna sorts utbildning är relativt höga och Transportstyrelsens avgiftsuttag bedöms inte utgöra en större andel av de totala kostnaderna för att tillhandahålla utbildningen. Vidare bedöms myndighetens uttag vara litet i förhållande till den totala kostnadsmassan för gymnasieskolor och kommuner. Dock indikerar den internationella jämförelsen som görs nedan att det finns anledning att se över Transportstyrelsens arbete gentemot utbildningsorganisationerna och analysera varför de svenska avgifterna framstår som höga. Eftersom avgifterna baseras på nedlagda insatser gentemot gruppen, bör en analys av arbetet göras för att slå fast huruvida omfattningen på de insatser som riktas mot gruppen är rimliga.

Då avgiftsuttaget endast utgör en mindre del av berörda brukares totala kostnader och övriga kostnader förknippade med den aktuella utbildningen, bedömer dock inte myndigheten att avgifterna får allvarliga konsekvenser inom området.

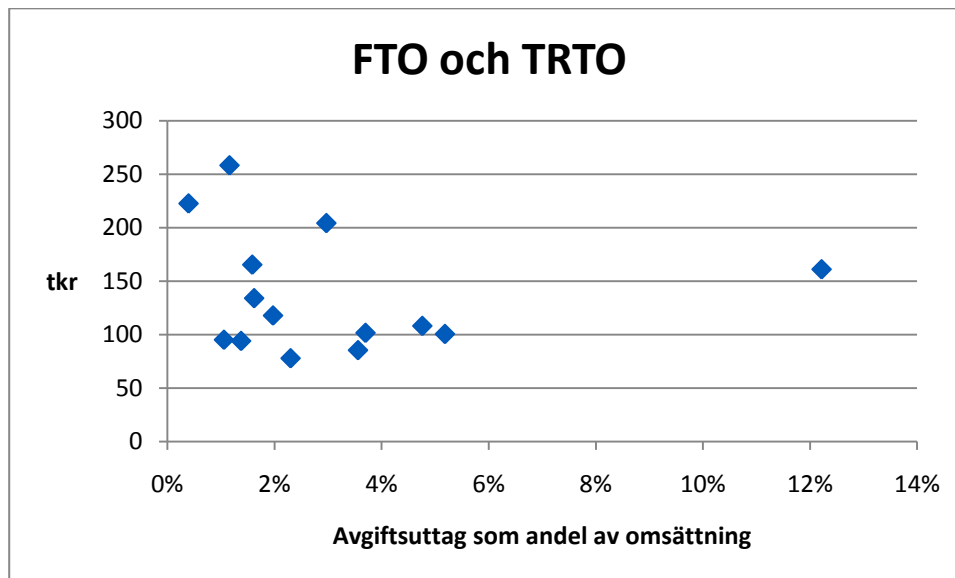
Av större betydelse för utbildningarnas framtid är antalet sökande till befintliga utbildningsplatser, vilket främst styrs av marknadsläge och möjligheterna att få arbete efter avslutad utbildning. Den svenska teknikerutbildningen är välrenommerad och de som utbildas har en god ställning på arbetsmarknaden även internationellt.

Transportstyrelsens kostnader är genom nuvarande avgifter relativt väl täckta och om inga stora förändringar sker bedöms behovet av att höja avgifterna i framtiden vara begränsat. Transportstyrelsen anser att ett avgiftsuttag enligt självkostnad är möjligt utan att det ger upphov till allvarliga konsekvenser.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen därför att myndighetens avgifter inte får allvarliga konsekvenser för denna grupp.

Flight Training Organisations (FTO) och Type Rating Training Organisations (TRTO)

Kollektivet innefattar 18 olika brukare med tillstånd som FTO och 6 brukare med tillstånd som TRTO. Av dessa har uppgifter om omsättning erhållits för 12 respektive 1 brukare. Andelen för vilken omsättningsuppgifter inhämtats bedöms vara så liten att en vidare analys, som utgår från myndighetens avgiftsuttag i absoluta tal, anses vara nödvändig.



Figuren visar att 7 brukare belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent av omsättningen, vilket motsvarar en andel på 50 procent. 2 brukare (17 procent) har ett avgiftsuttag som överstiger 5 procent av omsättningen, och 1 brukare (8,3 procent) ett avgiftsuttag som överstiger 10 procent av omsättningen.

Transportstyrelsen har närmare analyserat de tre organisationer som belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 4 procent av dess omsättning, och som har tillstånd enligt FTO. En av organisationerna har för närvarande en begränsad verksamhet. Den har blivit uppköpt av ett annat bolag och all framtida flygverksamhet kommer att ske genom köparens bolag som kommer att etablera en så kallad satellit på det uppköpta bolagets plats. Ett annat av bolagen är det köpande bolaget som refereras till ovan. De har enbart så kallade typerutbildningar och har varit relativt få under aktuellt år. Bolaget har enligt Transportstyrelsens uppgifter valt att växa sakta i och med införlivandet av en av konkurrenterna. Det tredje bolaget har ett stort och brett kursutbud men har genomfört ett begränsat antal utbildningar, vilket kan förklara de låga intäkterna. Verksamheten förväntas öka under 2013 när bolaget får tillgång till fler luftfartyg.

Vidare har myndigheten gjort en närmare analys av den organisation som belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 4 procent av dess omsättning

och som har tillstånd enligt TRTO. Denna organisation har för närvarande en relativt begränsad verksamhet och därför har bolaget haft låg omsättning och ägarna/de verksamma har även andra anställningar/yrken.

För att komplettera sammanställningen bedömer Transportstyrelsen vilka möjligheter berörda brukare har att föra vidare kostnaderna till eleverna, och vilken påverkan det ger på kursavgifterna. Företagen i denna kategori utbildar piloter för kommersiell luftfart och bedöms kunna ta ut kostnaderna av de elever som väljer att investera i en sådan utbildning för sin framtida försörjning. Det är avsevärda investeringar förknippade med att skaffa sig högre examina eller behörigheter. Myndigheten bedömer därför att de kostnader som förs vidare mot eleverna till följd av Transportstyrelsens avgiftsuttag endast utgör en mindre del av de totala kostnaderna för att genomgå utbildningen.

Transportstyrelsen drar därför den sammantagna slutsatsen att några utbildningsorganisationer kan komma att höja utbildningsavgifterna som eleverna får betala för att absorbera myndighetens avgifter. Sådana eventuella förändringar bör dock bli begränsade, och Transportstyrelsen bedömer inte att myndighetens avgiftsuttag får allvarliga negativa konsekvenser för denna grupp av brukare. Dock kan det konstateras att enskilda brukare, främst de med stort kursutbud och liten verksamhet, belastas med ett avgiftsuttag som inte är försumbart.

Vidare konstateras att det återstår begränsade avgiftsökningar för att fasa ut tidigare finansiering från myndighetsavgiften och uppnå självkostnad. Transportstyrelsen bedömer därför att det inom området är möjligt att uppnå full kostnadstäckning. Dock bör det framhållas att området berörs av ett nytt regelverk som är under utarbetning. Det nya regelverket bedöms komma att påverka avgiftskonstruktionen, men det är ännu inte möjligt att fastställa hur förändringen kommer att se ut.

Registrerad flygskola (RF)

Totalt innefattar gruppen 51 olika brukare som bedriver ve. För dessa har fullständiga uppgifter endast erhållits om 7 stycken. Andelen bedöms vara så liten att inga slutsatser kan dras från en jämförelse med respektive företags omsättning. I stället baseras analysen på avgiftsuttaget i absoluta tal.

Dessa organisationer utbildar i huvudsak piloter för flygning på hobbynivå och drivs ofta i flygklubbars regi utan att huvudsyftet är kommersiellt. I analysen behöver det därför tas hänsyn till att brukarna i denna grupp kan vara mindre med en liten omsättning. Transportstyrelsens verksamhet gentemot organisationerna är begränsad, och avgiften är för närvarande

6 050 kronor. Transportstyrelsen gör bedömningen att de kostnader som uppstår på grund av myndighetens avgiftsuttag är små i förhållande till övriga kostnader förknippade med att driva flygklubbar och att bedriva utbildning inom dessa. Transportstyrelsen anser att myndighetens avgifter inte får allvarliga konsekvenser för berörda brukare.

Transportstyrelsen bedömer dock att utrymmet för ytterligare avgiftshöjningar är begränsat. Ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen riskerar att få påtagliga konsekvenser.

4.6.1 Känsliga grupper

Inom området identifieras två grupper som kan vara särskilt känsliga: dels registrerade flygskolor (RF) som oftast bedrivs utan vinstsyfte som ideella föreningar, dels kommersiella aktörer med liten omsättning och stort kursutbud.

RF är ofta ideella föreningar som drivs utan vinstsyfte och som därför har en begränsad omsättning. Ur detta följer att de är känsliga för myndighetens avgifter och inte klarar att bära en allt för hög kostnad utan att konsekvenser uppstår. Men den i det här fallet använda avgiften om 6 500 kronor per år bedöms inte vara på en sådan nivå att den innebär några allvarliga konsekvenser för berörda brukare.

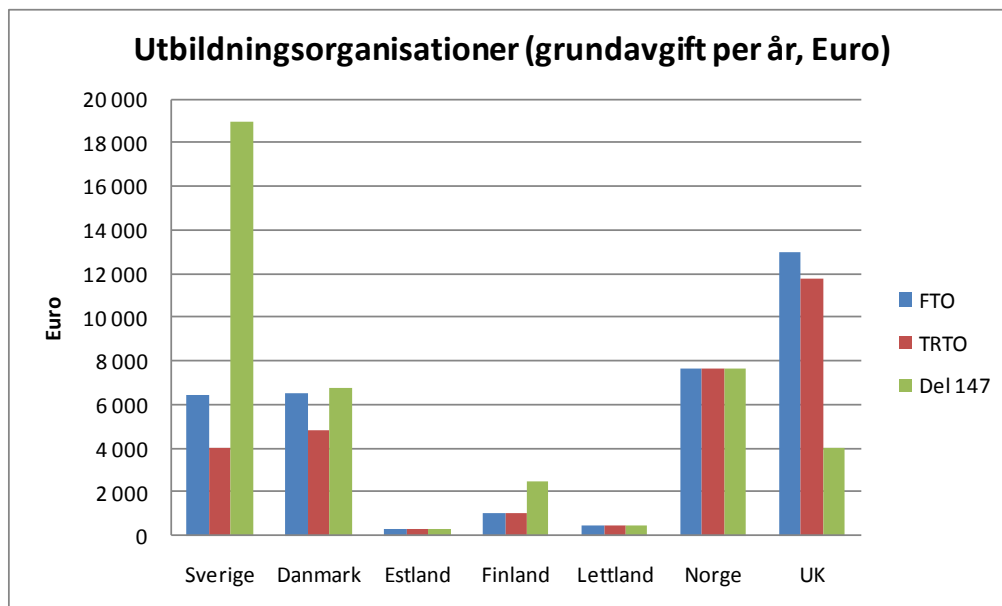
Den andra känsliga gruppen belastas med ett högre avgiftsuttag, samtidigt som de har en liten omsättning. Avgifterna utgör därmed en större andel av företagets omsättning och totala kostnader, vilket innebär att effekterna av dem blir mer kännbara. I de fall myndighetens avgifter når en sådan nivå att konsekvenserna blir alltför kännbara, finns det en risk att företagen minskar sitt kursutbud eller till och med lägger ner sin verksamhet. Utifrån den åskådliggjorda sammanställningen i avsnitt 4.6 konstateras att avgifterna i flera fall utgör en icke försumbar andel av företagets omsättning. I flera fall är det just denna grupp som berörs mest.

4.6.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Det är svårt att göra en direkt jämförelse mellan Sveriges avgifter och avgifterna i andra länder för såväl avgiftskonstruktionerna som finansieringsformen skiljer sig åt. För att åskådliggöra en jämförelse med andra länder genomförs den baserat på aktuell grundavgift. I Sverige tillkommer också en avgift per typkurs, vilket varierar och sker i olika former i övriga länder.

När det gäller årsavgifter för flygskolor (FTO) och flygskolor för typutbildning (TRTO) ligger avgifterna i Sverige lägre än avgifterna i Danmark, Norge och Storbritannien. Estland och Lettland har de lägsta avgifterna.

För skolor som utbildar teknisk personal (D-147) är de föreslagna årsavgifterna i Sverige högre än avgifterna i samtliga andra jämförda länder. Den föreslagna avgiften är nästan 2,5 gånger så hög som avgiften i Norge som ligger närmast under. Estland och Lettland har de lägsta avgifterna.



Den stora skillnaden för svenska avgifter i förhållande till flera andra länder kan ge upphov till två olika former av nationell utflyttning. Dels kan svenska utbildningsorganisationer välja att skaffa ett tillstånd i annat land för att bedriva sin verksamhet, dels kan de tvingas lägga ner sin verksamhet, vilket medför att eleverna i stället behöver vända sig till utländska utbildningsorganisationer. De svenska avgifterna avseende Del- 147 framstår som relativt sett särskilt höga och Transportstyrelsen avser att analysera verksamheten som riktas mot dessa organisationer och grundarna för avgiftssättningen.

4.6.3 Tillgänglighet

Avgifternas storlek i förhållande till företagets omsättning gör att avgifterna kan få vissa konsekvenser för berörda brukare. För att omhänderta de aktuella avgiftsnivåerna skulle företagen därför behöva öka sin omsättning, vilket endast kan ske genom högre kursavgifter för eleverna. Det kan leda till att eleverna belastas med en högre utbildningsavgift eller att de väljer att vända sig till utländska utbildningsorganisationer. Transportstyrelsen kan inte utesluta att eleverna inte kommer att acceptera högre avgifter utan att de i stället genomför sin utbildning i utlandet. Ett sådant scenario innebär att de svenska utbildningsorganisationerna får ett minskat elevunderlag, vilket

medför en minskad omsättning. En konsekvens blir då att dessa företag kan konkurreras ut av utländska utförare och att tillgängligheten till flygutbildning i Sverige försämras.

Transportstyrelsen gör dock, enligt analysen i avsnitt 4.6, bedömningen att myndighetens avgifter endast i mindre utsträckning påverkar elevavgifterna och att risken för en försämrad tillgänglighet är begränsad.

4.7 Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom luftfarten

Kollektivet innefattar de brukare som inte kan sorteras in i något av övriga kollektiv enligt ovan. Dessa brukare är uteslutande post- och fraktföretag samt cateringföretag som är verksamma inom luftfartsområdet. Post- och fraktföretagen är verksamma genom att de ansvarar för gods som skickas med svenska lufttransporter. Cateringföretagen berörs då de levererar mat och andra tillbehör i samband med flygtrafik.

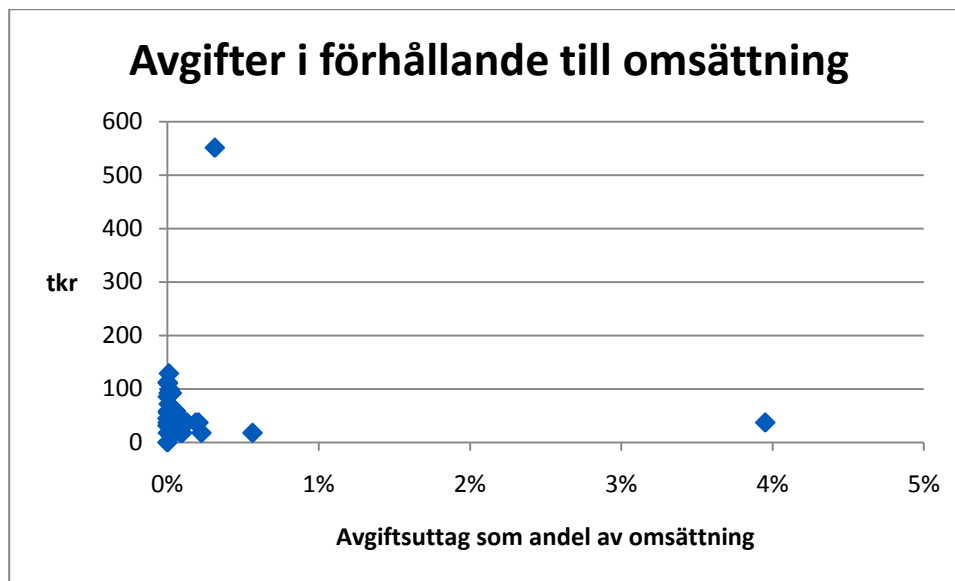
Företagen i denna grupp är således inte att betrakta som trafikföretag, eftersom de inte bedriver någon trafik. Men de berörs ändå av Transportstyrelsens avgifter, då det krävs att företagen har tillstånd inom luftfartsskyddsområdet. Transportstyrelsen bedriver tillsyn inom detta område, och därför belastas berörda brukare också med dessa tillsynsavgifter.

Det totala kollektivet uppgår till 64 företag, av vilka 55 stycken innefattas i den genomförda sammanställningen nedan. Det innebär att sammanställningen omfattar mer än 85 procent av det totala kollektivet.

De berörda brukarna berörs av följande avgifter.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Bas för avgiftens avgiftsuttag</i>
Tillsyn av luftfartsskydd mot fraktagenter och postföretag	17 840 kr – 37 230 kr/år i grundavgift + 13 520 kr – 18 360 kr/år per extra ort
Tillsyn av luftfartsskydd mot cateringföretag	37 230 kr/år i grundavgift + 18 360 kr per extra ort

Avgifternas påverkan på de enskilda brukarna beskrivs i punktdiagrammet nedan.



Figuren visar att endast en brukare belastas med ett avgiftsuttag som uppgår till mer än 2 procent av dess omsättning, vilket innebär att drygt 98 procent av det kända kollektivet belastas med avgifter som understiger 2 procent av företagets omsättning.

Transportstyrelsen har analyserat det företag vars avgiftsuttag överstiger 2 procent av omsättningen. Detta bolag nyetablerades i Sverige 2011. Bolaget är den svenska grenen av en mycket stor internationell koncern med en omsättning som, på global nivå, låg kring 90 miljarder kronor. Bolaget godkändes för sin verksamhet i Sverige under aktuellt år och rörelsen utgjordes av en anställd som ansvarade för att etablera verksamheten i Sverige.

Mot denna bakgrund gör Transportstyrelsen den övergripande bedömningen att myndighetens avgifter inte innebär några allvarliga konsekvenser för berörda brukare. Inom avsnitt 4.7.2–4.7.4 redogörs mer ingående för bedömda konsekvenser.

4.7.1 Känsliga grupper

De brukare som berörs av höga avgifter bedriver verksamhet på flera orter. Dessa företag är dock generellt större företag med en högre omsättning, så den extra avgiften per verksamhetsort bedöms inte utgöra någon större påfrestning. Dessutom konstateras att den avgift som Transportstyrelsen tar ut per extra verksamhetsort är låg i förhållande till övriga kostnader som uppkommer till följd av verksamhet på varje enskild ort. Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några grupper som är särskilt sårbara inom kategorin, vilket också stöds av den sammanställning som åskådliggjorts under 4.7.

4.7.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Det är svårt att jämföra mellan olika länder vad gäller årsavgifter för luftfartsskydd. Flera av de jämförda länderna tar ut avgifterna som en passageraravgift, vilket gäller bland annat Finland.

I sammanhanget bör dock noteras att det för att bedriva verksamheten i Sverige krävs ett svenskt tillstånd. Det är således inte möjligt att bedriva verksamheten från annat land. I kombination med de låga avgifterna i förhållande till omsättningen, bedöms risken för nationell utflyttning inom området vara liten.

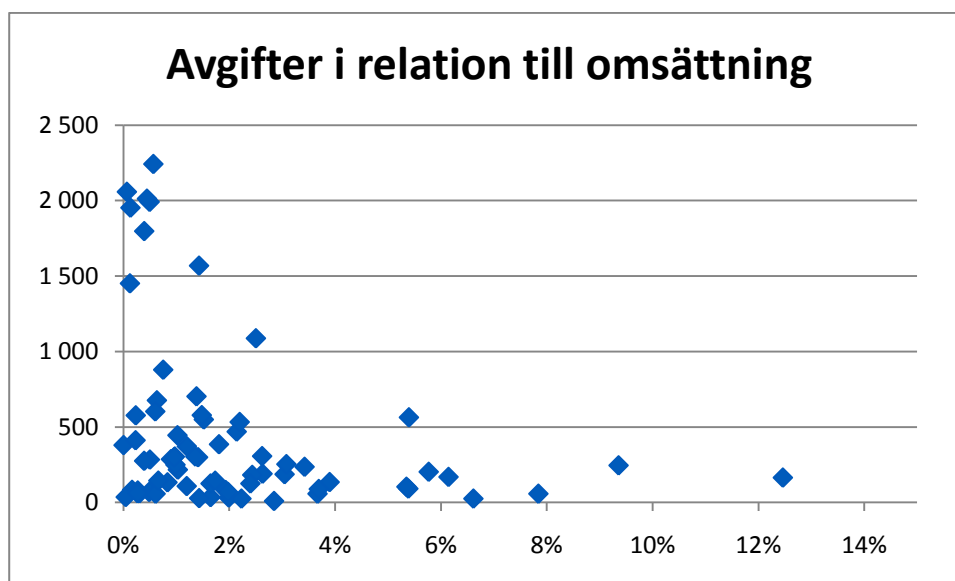
4.7.3 Tillgänglighet

Avgifterna blir högst för de företag som bedriver verksamhet på flera orter. Det skulle kunna leda till att företagen drar ned på antalet verksamhetsorter för att sänka sina kostnader, vilket i så fall leder till längre ledtider eller högre fraktkostnader för fraktföretagens kunder då dessa inte får tillgång till snabb fraktservice i närheten av sin verksamhet. Eftersom avgifterna är små i förhållande till såväl företagets omsättning som övriga kostnader för att finnas på extra verksamhetsorter, bedöms det dock inte som troligt att de minskar sin verksamhet som en följd av Transportstyrelsens avgifter.

4.8 Företag som är verksamma inom flera områden

För att skapa en relevant bild av identifierade konsekvenser till följd av myndighetens avgiftsuttag, är det nödvändigt att ta med i beräkningen att ett givet företag kan omfattas av avgifter inom flera områden. Totalt identifieras 130 företag som belastas med avgifter inom flera olika områden. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats angående 74 stycken, vilket motsvarar 56 procent av det totala kollektivet.

Hur stora avgifterna är, samt hur stora de är i förhållande till företagets omsättning, åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan.



Avgifterna överstiger 2 procent av omsättningen för 29 företag, vilket motsvarar 39 procent av det kända kollektivet. Vidare konstateras att 13 företag (18 procent) får ett avgiftsuttag som överstiger 5 procent av deras omsättning, och att 5 (6,7 procent) företag får ett uttag som överstiger 10 procent av omsättningen.

Transportstyrelsen har analyserat organisationerna vars omsättning motsvarar mer än 3 procent av omsättningen och analysen bekräftar de mönster som lyfts fram ovan avseende olika grupper. Det är till mycket stor del samma företag som uppvisar en hög proportion avgifter när den totala nivån analyseras som när analysen görs för olika grupper i avsnitten ovan, dvs. analysen av företagets karaktär, deras förutsättningar och ekonomiska läge är densamma som den som görs ovan i de olika grupperna. Bolagen har flera olika tillstånd – det kan handla om såväl flygoperativa tillstånd av olika slag som tillstånd för underhållsorganisation etc. – vilket ger höga totalkostnader och även om bolagen i vissa fall valt att minska mängden

tillstånd med anledning av kostnads- och marknadsläget, bekräftar analysen det som tidigare framförts gällande de olika grupperna. För bolag inom bruksflyg, helikopter, verkstäder och underhållsorganisationer bedöms att avgiftsuttag enligt full självkostnadstäckning kan ge upphov till ej försumbara konsekvenser för branschen och därmed påverka såväl antalet verksamma företag på marknaden som tillgängligheten till deras tjänster.

Beträffande de 56 brukare vars omsättningsuppgifter saknas konstateras att många av dem är ideella föreningar och enskilda bolag. Den vanligaste kombinationen av avgifter för dessa brukare sker genom att de äger luftfartyg samtidigt som de har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet som registrerad flygskola (RF). 36 olika brukare belastas med ett avgiftsuttag inom dessa båda grupper. Avgiftsuttaget uppgår då till 6 100 kronor i egenskap av att de bedriver flygutbildning och generellt till 3 200 kronor per luftfartyg som är luftvärdigt. Om brukaren använder större luftfartyg, kan dock avgiftsuttaget per luftfartyg vara högre. Det totala avgiftsuttaget gentemot respektive brukare beror således på antalet luftfartyg och hur stora de är. Brukare som opererar med ett mindre luftfartyg, och har tillstånd för flygutbildning belastas således med ett avgiftsuttag som uppgår till 9 300 kronor. I de fall berörda brukare belastas med ett högre avgiftsuttag beror det på att de opererar med flera eller större luftfartyg. I 28 av fallen understiger avgiftsuttaget 20 000 kr, och endast i två fall överstiger det 30 000 kronor. Transportstyrelsen bedömer att myndighetens avgiftsuttag inte är orimligt i förhållande till övriga kostnader som är relaterade till införskaffande och drift av luftfartyg i kombination med flygutbildning.

Övriga brukare belastas med flera olika avgifter beroende på att de äger luftfartyg och har tillstånd för ytterligare någon verksamhet, vanligtvis som flygoperatör men i några fall också som tillverkare eller utbildningsanordnare. De olika brukarna inom gruppen skiljer sig i stor utsträckning åt på så sätt att den inkluderar såväl ideella föreningar som större företag och myndigheter. Allmänt gäller dock att avgiften som är kopplad till luftfartygen endast utgör en mindre andel av det totala avgiftsuttaget, vilket innebär att de analyser som gjorts under respektive avsnitt för flygoperatörer, utbildningsanordnare etc. inte påverkas nämnvärt. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att myndighetens avgiftsuttag inte får allvarliga konsekvenser.

4.9 Kulturhistoriska verksamheter

Inom luftfarten har tidigare ingen särskild hänsyn tagits till kulturhistoriskt värdefulla luftfartyg eller organisationer vad gäller avgiftslättnader. Berörda brukare belastas främst med luftvärdighetsavgifter men också i vissa fall med avgifter för så kallade auktorisationsbevis (AUB) som krävs för den organisation som genomför underhållet för att hålla luftfartygen flygande. Brukarna har fått bära dessa avgifter även om det ekonomiska läget för vissa är tydligt ansträngt. Transportstyrelsen bedömer att ett avgiftsuttag enligt självkostnad får påtagliga konsekvenser.

Vidare utredning av kulturhistorisk verksamhet sker i avsnitt 7.

5 Konsekvenser inom sjöfartsområdet

I avsnittet redogörs för Transportstyrelsens avgiftsuttag inom sjöfartsområdet och de konsekvenser uttaget bedöms få.

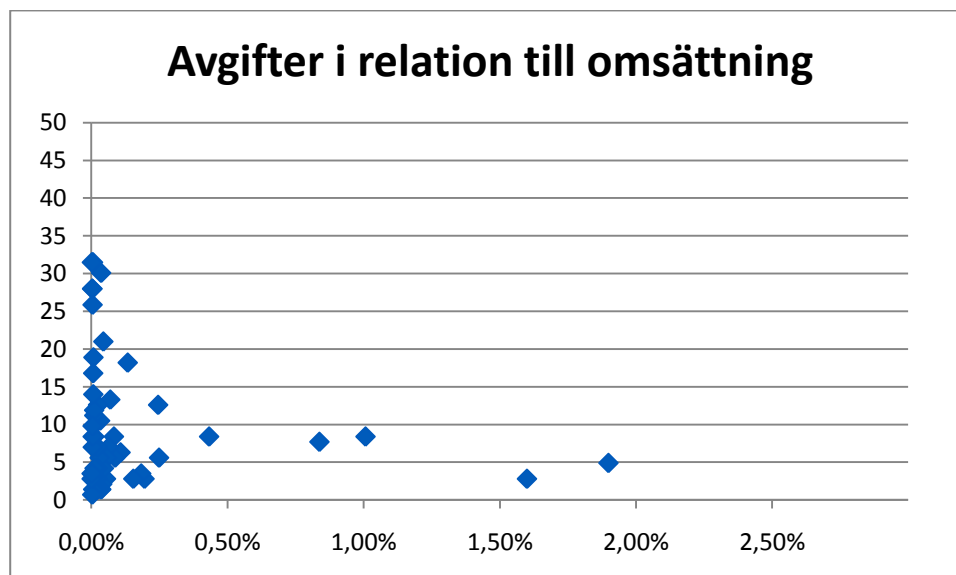
5.1 Rederier

Kollektivet består av företag (rederier) som med fartyg transporterar gods och/eller passagerare, och som därför står under Transportstyrelsens tillsyn och berörs av myndighetens avgifter. Totalt identifieras 85 företag som belastas med avgifter. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats för 59 företag vilket motsvarar 69,4 procent av kollektivet.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

Avgiftsposter	Avgiftens storlek
Tillståndsprövning och ändring av SMS	1 400 kr/tim
Tillsyn av SMS	1 400 kr/tim
Registerhållningsavgift för sjömansregistret	1 615 kr/ fartyg och år

Hur stora avgifterna är och hur stora de är i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Det bör noteras att de avgifter som innefattas i diagrammet avser uttaget under 2012, vilket dock motsvarar 2013 års avgiftsnivå. Eftersom avgifterna tas ut enligt löpande timtaxa, kan avgiftsuttaget variera mellan olika år.



Endast en brukare belastas med ett avgiftsuttag som uppgår till mer än 2 procent av omsättningen. Det innebär att drygt 98 procent av det kända

kollektivet belastas med avgifter som understiger 2 procent av omsättningen.

Den brukare som belastas med ett avgiftsuttag som uppgår till 14 procent har en omsättning som endast uppgår till 15 000 kronor, vilket anses orealistiskt lågt för att bedriva rederinäring.

För att skapa en heltäckande bild av de konsekvenser som avgifterna får inom området, anser Transportstyrelsen att det är nödvändigt att också analysera hur den inte kända delen av kollektivet påverkas. Då avgifterna tas ut enligt löpande timtaxa, varierar avgiftsuttaget från ärende till ärende. Men generellt gäller att myndighetens verksamhet inom området är relativt begränsad, och därför är också det totala avgiftsuttaget av mindre omfattning. Under 2012 uppgick avgiftsuttaget inom området till totalt cirka 1,5 miljoner kronor. Det genomfördes 95 tillsyner mot rederier under 2012. Av intäkterna utgjorde 1 488 000 kronor tillsyn, vilket ger ett snitt på 15 660 kronor per förrättning, vilket dock kan variera beroende på rederiets storlek och komplexitet. För mindre rederier med högst 2 fartyg med trafik i E-området (trafik närmast land) och där tillsynen av rederiet sker samtidigt som tillsynen av fartyget, ingår den i avgiften för tillsyn av fartygen. De belastas således inte med någon avgift inom området.

Den årliga registerhållningsavgiften för sjömansregistret uppgår till 1 615 kronor per år och fartyg. Avgiften bedöms vara liten i förhållande till övriga kostnader i anslutning till ägande och drift av berörda fartyg. Transportstyrelsen bedömer därför inte att denna avgift får några påtagliga konsekvenser.

Transportstyrelsen bedömer att myndighetens avgifter generellt inte innebär några allvarliga konsekvenser för berörda brukare. Inom avsnitt 5.1.2–5.1.4 redogörs för bedömda konsekvenser mer ingående.

5.1.1 Känsliga grupper

Transportstyrelsen identifierar inga grupper som kan anses vara särskilt känsliga inom kollektivet.

5.1.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Nationell utflyttning från Sverige har under ett flertal år varit en aktuell fråga inom sjöfarten. Frågeställningen har dock främst berört utflaggningen av svenska fartyg och inte utflyttningen av hela företag. Men det konstateras, i enlighet med den analys som genomfördes i avsnitt 5.1, att myndighetens avgiftsuttag inte är av sådan omfattning att det bedöms innebära några påtagliga konsekvenser för berörda brukare.

Transportstyrelsen bedömer inte att avgiftsuttaget riskerar att få några konsekvenser i form av nationell utflyttning.

5.1.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet för gods eller passagerare uppkommer om Transportstyrelsens avgifter skulle medföra att rederier avvecklade sin verksamhet. Enligt den analys som genomfördes i avsnitt 5.1 bedömer dock Transportstyrelsen att avgifterna är små i förhållande till övriga kostnader för att bedriva rederiverksamhet.

Transportstyrelsen menar därför att myndighetens avgifter inte får några påtagliga konsekvenser i form av minskad tillgänglighet för gods- och passagerartransporter inom sjöfartsområdet.

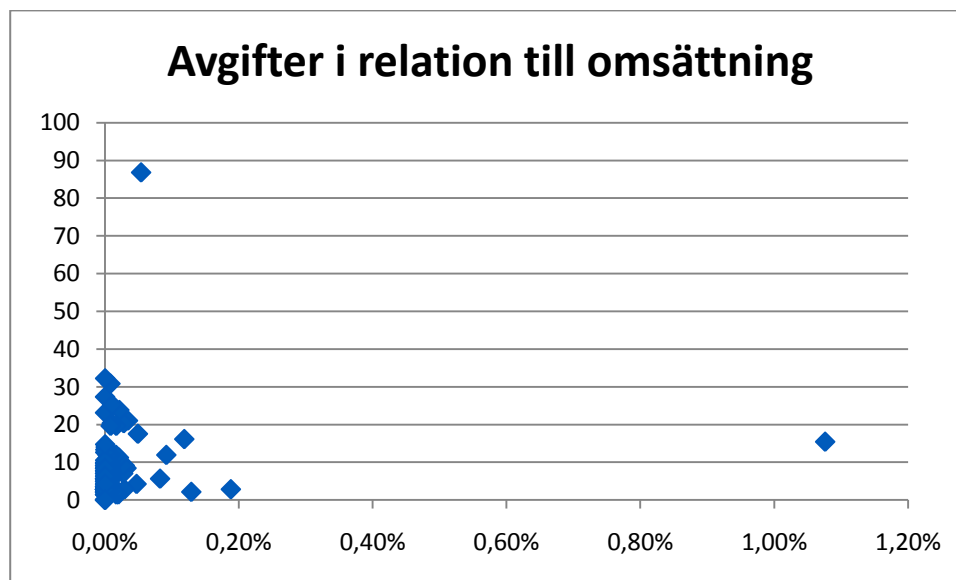
5.2 Hamnar

I kollektivet finns cirka 200 hamnar och cirka 300 hamnanläggningar, som Transportstyrelsen bedriver tillsyn över och som därför berörs av myndighetens avgifter. Huvudsakligen ägs hamnarna av kommuner och i de fall de ägs privat ägs de av större organisationer. Totalt identifieras 102 företag som belastas med avgifter inom området. Av dessa har fullständiga uppgifter inhämtats för 86 företag, vilket motsvarar 84 procent av det totala kollektivet.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgiftens storlek</i>
Sjöfartsskydd i hamnar	9 800 kr per år/ 4 900 kr per år
Tillsyn av hamnskydd i hamnar	6 650 kr per år/ 3 850 kr per år
Tillståndsprövning eller ändring i tillstånd som rör avfallshanteringsplaner i hamnar	17 000 kr/styck
Tillsyn som rör avfallshanteringsplaner i hamnar	5 600 kr per år

Hur stora avgifterna är samt hur stora de är i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Det bör noteras att de avgifter som innefattas i diagrammet avser tillsynsavgifterna enligt 2013 års nivå.



Ingen brukare belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent av omsättningen.

Transportstyrelsen bedömer att myndighetens avgifter generellt inte får allvarliga konsekvenser för berörda brukare.

5.2.1 Känsliga grupper

Transportstyrelsen identifierar inga grupper som kan anses vara särskilt känsliga inom kollektivet.

5.2.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Infrastrukturområdet har en naturlig stark nationell koppling eftersom hamnarna rent fysiskt är belägna inom Sveriges gränser, och det är inte möjligt att flytta dem utomlands. Vidare konstateras att även utländska företag behöver tillstånd av Transportstyrelsen för sina hamnanläggningar, varför det inte är möjligt för brukarna att minska avgiftsuttaget genom att sälja hamnanläggningarna till utländska brukare.

Transportstyrelsen bedömer inte att avgiftsuttaget riskerar att få några konsekvenser i form av nationell utflyttning.

5.2.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet skulle uppkomma om Transportstyrelsens avgifter innebar ett så högt avgiftsuttag att berörda brukare valde att avveckla sin verksamhet. Med hänsyn till analysen i avsnitt 5.2 bedömer dock Transportstyrelsen att avgiftsuttaget är litet i förhållande till berörda brukares övriga kostnader.

Transportstyrelsen bedömer inte att myndighetens avgifter inom området ger upphov till några påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

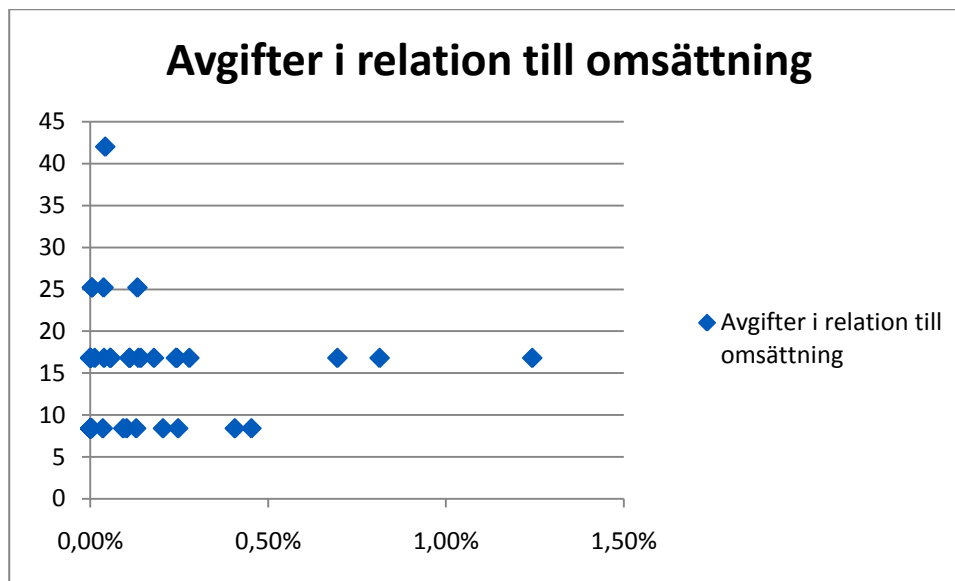
5.3 Skeppsvarv och andra tillverkare inom sjöfarten

Totalt inom kollektivet skeppsvarv och andra tillverkare identifieras 53 företag, varav fullständiga uppgifter har erhållits för 34 stycken. Det motsvarar 64 procent. Till kollektivet hör företag som bedriver ett antal olika typer av verksamheter. Främst inkluderar det företag som är verksamma gentemot och inom områdena lyftanordningar, sjösättningsanordningar, skeppsvarv, radiobesiktningsmän och livflottar.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

<i>Avgiftsposter tillstånd</i>	<i>Avgift</i>
Auktoriserade besiktningsmän för lyftanordningar	11 200 kr
Auktoriserade företag för sjösättningsanordningar	16 800 kr
Avfallshanteringsplaner på varv	17 000 kr
Prewash (obligatorisk tankrengöring)	9 800 kr
Radiobesiktningsmän	22 400 kr
Servicestation livflottar	16 800 kr
Tillverkare av emballage för transport av farligt gods	5 600 kr
<i>Avgiftsposter tillsyn</i>	<i>Avgift</i>
Auktoriserade besiktningsmän för lyftanordningar	8 400 kr
Auktoriserade företag för sjösättningsanordningar	8 400 kr
Avfallshanteringsplaner på varv	5 600 kr
Prewash (obligatorisk tankrengöring)	5 600 kr
Radiobesiktningsmän	8 400 kr
Service station livflottar	16 800 kr

Avgifternas storlek i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Avgifterna i diagrammet avser de årliga tillsynsavgifterna enligt 2013 års nivå.



Ingen brukare belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent av omsättningen.

Av de brukare som inte innefattas i sammanställningen ovan är merparten antingen utländska företag eller svenska myndigheter. Dessa brukare bedöms inte vara mindre och ett avgiftsuttag på 8 400 kronor eller 16 800 kronor bedöms inte ge upphov till några allvarliga konsekvenser för dem. Dessutom identifieras fyra enskilda firmor som också ges ett uttag om antingen 8 400 kronor eller 16 800 kronor. Transportstyrelsen gör bedömningen att de kostnader som myndighetens uttag ger upphov till är små i förhållande till övriga kostnader för att bedriva den aktuella verksamheten.

Sammantaget gör därför Transportstyrelsen bedömningen att myndighetens avgifter inom det aktuella området inte får allvarliga konsekvenser.

5.3.1 Känsliga grupper

Transportstyrelsen identifierar inga grupper som kan anses vara särskilt känsliga inom kollektivet.

5.3.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Enligt den genomförda analysen i avsnitt 5.3 bedömer inte Transportstyrelsen att avgiftsuttaget får sådana konsekvenser att företag väljer att lokaliseras sig till annat land.

5.3.3 Tillgänglighet

Myndigheten har noterat att vissa fartyg som trafikerar en del farvatten, oftast i glesbefolkade delar av landet, har identifierat en begränsad tillgänglighet inom området, exempelvis vid radiobesiktning. Orsaken till är dock att volymen fartyg är liten, vilket medför att marknaden för de aktuella tjänsterna blir begränsad inom området.

Enligt den analys som genomfördes i avsnitt 5.3 bedömer dock Transportstyrelsen att risken för att myndighetens avgifter ger upphov till en försämrad tillgänglighet är låg.

5.4 Innehavare av fartyg

Det totala antalet brukare som belastas med myndighetens avgifter till följd av att de är fartygsägare är 522 till antalet och av dessa finns kända omsättningsuppgifter för 317 företag. Av resterande 205 innehavare av fartyg är 20 kommuner och 175 bedöms vara mindre rederier.

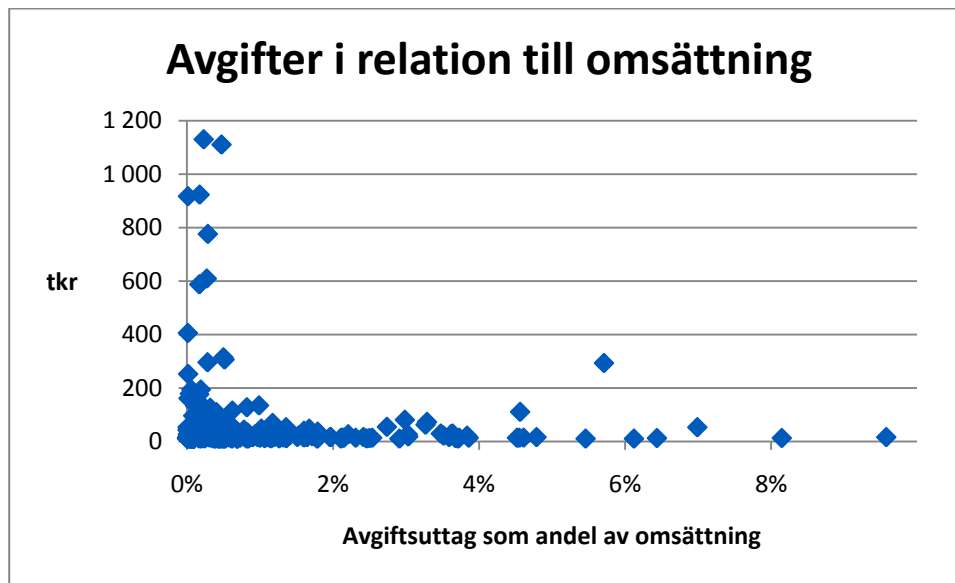
Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

Avgiftsposter	Avgift
Beslut/förhandsbesked om säkerhetsbesättning	
Prövning av ansökan om och ändring av tillstånd rörande Transport av farligt gods	2 800 kr/styck för 1:a fartyg, därefter 700 kr per fartyg inom samma ärende
Prövning av ansökan om och ändring rörande SMS för fartyg	1 400 kr/tim.
Prövning av ansökan om och ändring av tillstånd för fartyg som avser sjöfartsskydd	1 400 kr/tim.
Tillsyn av fartyg	7 000 kr–291 700 kr/år
Skeppsmätning	2 800 kr–291 000 kr/styck
Tillfälliga dispenser, certifikat och tillstånd för fartyg	1400 kr/tim
Nybyggnation av fartyg	1400 kr/tim
Ombyggnation av fartyg	1 400 kr/tim.
Inflaggning av fartyg	1400 kr/tim
Registerhållningsavgift	400 kr/år
Kustfartstillstånd	3 000 kr/st.
Registrering av skepp eller skeppsbygge	12 600–16 100 kr/ st.
Registrering av båt	11 200 kr/st.
Inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge	4 200 kr/ st.
Anteckning av förvärv av båt	4 200 kr/ st.
Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn	6 300 kr/st.
Inteckning	8 400 kr/st.
Utbyte av pantbrev	4 200 kr/st.
Dödande av handling	3 000 kr/st.
Nedsättning av inteckning i skepp eller skeppsbygge	5 600 kr/st.
Anteckning av innehav av pantbrev	3 500 kr/st.
Åtgärd i annat fall av registerärende	2 800 kr/st.
Partrederiärende	8 400 kr/st.
Nationalitetscertifikat, tillfällig nationalitetshandling eller nationalitetsbevis, original eller dubblett	3 500 kr/st.
Bevis om att visst fartyg eller skeppsbygge inte finns upptaget i fartygsregistret	3 500 kr/st.
Registerutdrag	2 100 kr/st.
Båtbyggnadsförskott	4 200 kr/st.

Direktåtkomst till fartygsregistrets databas

2 200 kr/år

Avgiftens storlek i förhållande till företagets omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. Avgiftsuttaget innefattar de årliga tillsynsavgifterna enligt nuvarande avgiftsnivå.



Avgifterna överstiger 2 procent av omsättningen för 50, vilket motsvarar 16 procent av det kända kollektivet. Vidare konstateras att 16 företag (5,0 procent) ges ett avgiftsuttag som överstiger 5 procent av omsättningen och att 9 företag (2,8 procent) får ett avgiftsuttag som överstiger 10 procent.

Av de företag som har ett uttag som överstiger 2 procent av omsättningen har 35 stycken en avgift som understiger 20 000 kronor. För ytterligare 7 företag understiger uttaget 30 000 kronor, och endast för 2 företag överstiger uttaget 100 000 kronor. Transportstyrelsen bedömer att dessa avgifter generellt ger upphov till en kostnad som kan anses vara måttlig i förhållande till övriga kostnader för att driva rederinäring. Det konstateras också att det finns ett antal kulturhistoriskt intressanta fartyg som i stället analyseras i avsnitt 5.8, och som därför ger en missvisande bild i denna sammanställning.

I gruppen som belastas med ett uttag som överstiger 2 procent går det att finna ett par grupper som återkommer. Främst gäller det fartyg med charterverksamhet och passagerarfartyg klassificerade för trafik i fartområde E (skärgårdstrafik). Dessa båda grupper utgör cirka 30 av de brukare som belastas med ett uttag som överstiger 2 procent av omsättningen. Men det finns närmare 700 fartyg som är klassificerade till dessa grupper, vilket gör

att andelen inte är anmärkningsvärt hög. Transportstyrelsen avser dock att särskilt se över vilka insatser som kan genomföras mot detta kollektiv.

Sammantaget gör Transportstyrelsen den övergripande bedömningen att nuvarande avgiftsuttag är rimligt utan att få allvarliga konsekvenser. Men avgiftsuttaget ge upphov till en ej försumbar kostnadsökning för enskilda brukare.

5.4.1 Känsliga grupper

En känslig grupp som har identifierats inom området är traditionsfartyg, som ofta ägs och drivs av ideella föreningar. Dessa utelämnas dock i denna sammanställning och analyseras i stället i avsnitt 5.8.

5.4.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Den svenska finansieringsprincipen om full kostnadstäckning används inte av alla länder. I stället används i flera fall skattemedel för att finansiera den aktuella verksamheten, vilket medför att avgiftsuttaget blir lägre. Frågan har varit av särskilt intresse inom detta område till följd av att svenska fartyg flaggat ut till andra länder. De analyser som Transportstyrelsen genomfört tyder dock på att denna utflaggning inte i huvudsak orsakas av myndighetens avgifter, utan den förklaras främst av lägre skatter och lönekostnader. Dessa komponenter utgör en betydligt större andel av företagens kostnader än Transportstyrelsens avgifter, vilket också stöds av analysen som genomfördes i avsnitt 5.4.

Sammantaget gör därför Transportstyrelsen bedömningen att myndighetens avgifter inte har en avgörande roll för utflaggningen av svenska fartyg. Däremot har tidigare utredningar indikerat att svenska avgifter ofta överstiger avgifter i andra länder, vilket innebär att avgifterna bidrar till en utveckling som huvudsakligen orsakas av andra faktorer.

5.4.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet skulle uppkomma om Transportstyrelsens avgifter innebar ett så högt avgiftsuttag att berörda brukare valde att avveckla sin verksamhet. Enligt den analys som genomförs i avsnitt 5.1 bedömer dock Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inte bör få allvarliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

5.5 Personliga tillstånd inom sjöfarten

Kollektivet innefattar alla brukare som behöver olika former av personliga tillstånd för att bedriva verksamhet inom sjöfarten. Det inkluderar huvudsakligen olika behörigheter och lotsdispenser.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Ny behörighet eller specialbehörighet	1 000 kr
Förnyelse av behörighet eller specialbehörighet eller utskrift utan ändring av uppgifter	800 kr
Certifikat för viss tjänstgöring	1 000 kr
Förnyelse av certifikat eller utskrift utan ändring av uppgifter	800 kr
Prövning av ansökan om erkännande av utländsk behörighet	1 200 kr
Utfärdande av plastkort med sammanställning av behörigheter	220 kr
Preliminär bedömning av sjötid	600 kr
Särskilt beslut om kompletterande utbildning	600 kr
Dispens från föreskrivna krav	2 500 kr
Utfärdande av sjöfartsbok	600 kr
Lotsdispenser	18 500 kr–49 500 kr
Generell lotsdispens	13 300 kr
Ändring eller komplettering av ledanknuten lotsdispens	1 050 kr
Förnyelse av ledanknuten eller generell lotsdispens	6 650 kr
Tillfällig lotsdispens	2 300 kr
Ledanknuten lotsdispens utan teoretiska eller praktiska prov	6 650 kr

I analysen görs en skillnad mellan lotsdispenser och avgifter kopplade till dessa samt övriga behörigheter och dispenser.

Beträffande andra behörigheter än lotsdispenser konstateras att avgifterna för dessa understiger 1 200 kronor för samtliga typer, utom för dispenser från föreskrivna krav där avgiften uppgår till 2 500 kronor.

Det bör dock noteras att behörigheterna inte utfärdas varje år, och att avgifterna därmed inte heller är årligen periodiskt återkommande. Giltighetstiden för behörigheterna är som längst 5 år. För certifikat är giltighetstiden minst 5 år, men den kan också vara obegränsad. Allmänt gäller således att avgifterna per person och år understiger 1 000 kronor, och att de endast i enstaka fall överstiger detta belopp och då marginellt.

Transportstyrelsen bedömer inte att nivån på avgiftsuttaget får större konsekvenser då det sätts i relation till den enskildes ekonomi eller yrkesutövning.

Beträffande dispensavgiften som uppgår till 2 500 kronor konstateras att den faktureras till rederier och inte till den enskilde. En kostnad om 2 500 kronor bedöms vara måttlig för ett rederi, och därför bedöms avgiften inte få några påtagliga konsekvenser för berörda brukare.

Avgifterna för lotsdispenser är betydligt högre i absoluta tal. Vid en konsekvensutredning av dessa avgifter är det dock nödvändigt att uppmärksamma ett antal aspekter. Avgiften för en lotsdispens är kopplad till en specifik person men den tas trots detta ut från rederier som betalar den aktuella avgiften. Lotsdispenserna är kopplade till enskilda personer, fartyg och farvatten – det innebär att ett rederi ofta är i behov av flera lotsdispenser, vilket då givetvis medför ett högre avgiftsuttag. Dock bör konstateras att dispenserna är giltiga under en treårsperiod, så de betalas inte årsvis utan endast vid nytt utfärdande vart tredje år.

Vidare är det endast aktuellt med lotsdispenser i de fall fartyget är av sådan typ att det krävs lots. Generellt krävs lots för fartyg som är större än 70*14 meter. Avgifterna träffar således bara större fartyg, för vilka övriga driftkostnader är så pass höga att Transportstyrelsens avgift endast torde utgöra en liten del av den totala kostnadsmassan. Myndigheten bedömer därför inte att det aktuella avgiftsuttaget får några påtagliga konsekvenser.

I sammanhanget bör det även noteras att lotsdispensen fungerar som ett alternativ för rederier att inte behöva anlita lots. Ur den aspekten är tjänsten frivillig och berörda brukare efterfrågar den endast i de fall en lotsdispens faktiskt innebär en kostnads- eller tidsbesparing. Som exempel kan nämnas att kostnaden för att anlita lots varierar beroende på tid och fartygets brutto. En lotsning av ett medelstort fartyg om 4 500 brt in till Norrköpings hamn kostar cirka 35 000 kronor tur/retur per tillfälle. En motsvarande dispens kostar 38 500 kronor och gäller i 3 år. En lotsning av en större färja in till Stockholm kostar cirka 97 000 kronor tur/retur per tillfälle, och en motsvarande dispens 49 500 kronor.

5.5.1 Känsliga grupper

Inom området identifieras inga specifika grupper som på ett särskilt påtagligt sätt påverkas av Transportstyrelsens avgifter.

5.5.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

På svenska fartyg är det nödvändigt att ha behörighet som utfärdats av Transportstyrelsen, ntingen direkt genom en svensk behörighet eller genom att en utländsk behörighet godkänns av Transportstyrelsen. Det är således inte möjligt att skaffa behörighet i annat land och verka i Sverige utan godkännande av Transportstyrelsen.

Lotsdispenser är knutna inte bara till den berörda personen och fartyget utan även till en given farled eller ett givet farvatten. Eftersom Transportstyrelsen godkänner lotsdispenser i svenska farvatten, är det inte möjligt att söka lotsdispens i annat land. Det går inte heller att undkomma avgiften genom att lokalisera fartyg eller rederi till annat land.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter få några konsekvenser i form av att svenska företag flyttar utomlands eller att behörigheter och lotsdispenser införskaffas i annat land.

5.5.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet skulle erhållas i form av att tillgången på personal minskar till följd av myndighetens avgifter för behörigheter, eller att avgifterna för lotsdispenser leder till att fartyg inte trafikerar svenska farvatten.

Enligt den analys som genomförs i avsnitt 5.5 bedöms dock inte Transportstyrelsens få sådana konsekvenser att tillgängligheten påverkas.

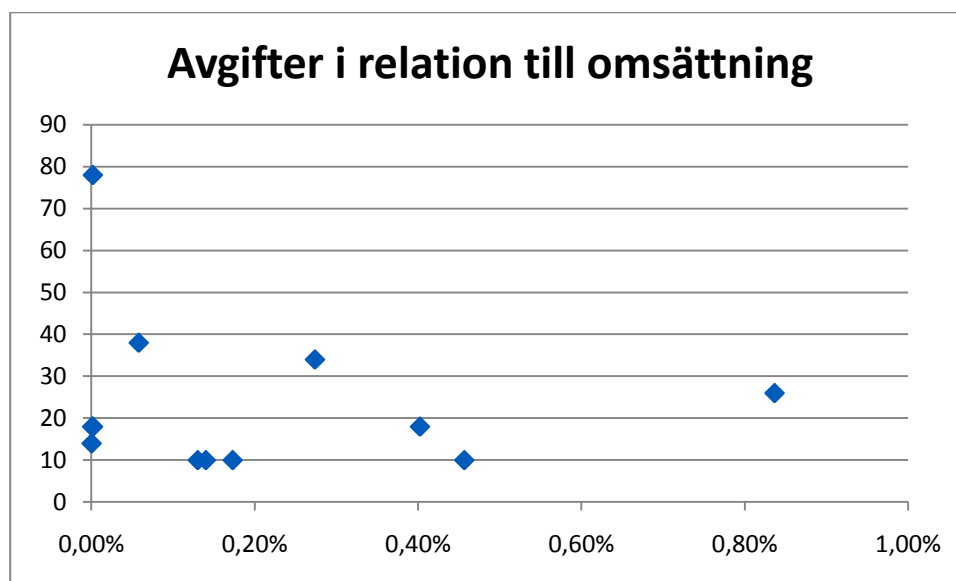
5.6 Utbildningsorganisationer inom sjöfarten

Kollektivet innefattar de 25 brukare som bedriver olika former av utbildningar inom sjöfartsområdet. I sammanställningen nedan har Transportstyrelsen inhämtat fullständig uppgifter om 12 stycken, vilket motsvarar 48 procent av kollektivet.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

Avgiftsposter	Avgift
Godkännande av utbildningsanordnare	Grundavgift 10 000 kr och 2 000 kr per provkursdag.
Tillsyn av utbildningsanordnare	Grundavgift 6 000 kr och 4 000 kr per godkänd kurs.

Avgifternas storlek i förhållande till företagens omsättning åskådliggörs för den kända delen av kollektivet i diagrammet nedan. De avgifter som innefattas i diagrammet avser avgiftsuttaget enligt 2013 års nivå, baserat på de volymer som fakturerades under 2012.



Ingen brukare belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent av omsättningen. Men då andelen kända företag är låg, är det nödvändigt att även analysera hur avgiftsuttaget påverkar övriga brukare som huvudsakligen är kommuner och gymnasieskolor samt ett par myndigheter.

Avgiftsuttaget varierar beroende på hur många kurser den enskilda brukaren har tillstånd för. De 25 brukarna som berörs av Transportstyrelsens verksamhet är godkända för totalt 140 olika kurser, vilket innebär att de i genomsnitt är godkända för cirka 5 kurser per organisation och att de

således belastas med ett genomsnittligt avgiftsuttag som uppgår till 26 000 kronor per år i tillsynsavgifter.

En engångsavgift på 10 000 kronor för ett godkännande och en därefter årlig avgift på 26 000 kronor bedöms generellt inte vara på en sådan nivå att det ger upphov till allvarliga konsekvenser för berörda organisationer. Främst baseras denna slutsats på att brukarna oftast är kommuner och gymnasieskolor. Trots en ibland begränsad ekonomi konstateras det dock att de nästan uteslutande är så pass stora organisationer att det aktuella avgiftsuttaget inte bedöms få allvarliga konsekvenser. Vidare görs bedömningen att det inte krävs något större antal elever för att kostnaden per elev blir liten i förhållande till övriga kostnader som är förknippade med att bedriva utbildningsverksamhet, vilket gäller såväl privata organisationer som kommunala gymnasieskolor och högsolor.

Transportstyrelsen bedömer att myndighetens avgifter inte innebär några allvarliga konsekvenser för berörda brukare. Inom avsnitt 5.6.1–5.6.3 redogörs mer ingående för bedömda konsekvenser.

5.6.1 Känsliga grupper

Särskilt utsatta brukare som har identifierats är de organisationer som har tillstånd för ett större antal kurser – och därmed belastas med ett högre avgiftsuttag – samtidigt som de antingen är en mindre organisation med liten kostnadsomslutning eller har ett mindre elevunderlag.

Vad gäller den första av dessa grupper konstateras att merparten av kollektivet är kommuner och gymnasieskolor. De bedöms inte vara så små att avgiftsuttaget innebär någon påtagligt stor andel av den totala kostnadsomslutningen. Transportstyrelsen bedömer därför inte att uttaget får några allvarliga konsekvenser för just dessa grupper.

Beträffande den andra gruppen, där uttaget riskerar att bli högt i förhållande till elevunderlaget, konstateras att myndighetens avgifter trots ett begränsat elevunderlag är låga i förhållande till övriga kostnader för att bedriva utbildningsverksamhet.

Inga särskilt känsliga grupper inom kollektivet utbildningsorganisationer inom sjöfarten kan identifieras, vilket också stöds av analysen i avsnitt 5.6.

5.6.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Kollektivet utbildningsorganisationer inom sjöfartsområdet består till stor del av kommuner och gymnasieskolor. De har inte möjlighet att flytta sin verksamhet utomlands. I kombination med att Transportstyrelsens avgiftsuttag enligt analysen ovan får måttliga konsekvenser för berörda

brukare, bedömer inte Transportstyrelsen att avgiftsuttaget ger upphov till en nationell utflyttning.

Sammantaget bedöms därför inte myndighetens avgifter få några konsekvenser i form av att svenska företag förlägger sin verksamhet utomlands.

5.6.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet inom området skulle uppkomma om myndighetens avgiftsuttag var så högt att brukare valde att minska omfattningen på sin verksamhet så att utbudet av utbildningar minskade.

Enligt analysen i avsnitt 5.6 anser dock Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inte får konsekvenser som innebär att tillgängligheten försämras.

5.7 Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom sjöfarten

Kollektivet innefattar de brukare som inte kan sorteras in i något av övriga kollektiv. Konkret innebär det endast verksamhet inom forsränning. Totalt finns cirka 25 brukare som bedriver den aktuella verksamheten och som därför omfattas av avgifterna inom området.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

Avgiftsposter	Avgift
Godkännande av kursverksamhet inom forsränning	1 400 kr per timma
Prövning av ansökan om licens för forsrännare, guide eller säkerhetschef.	700 kr styck
Tillsyn av säkerheten vid forsränning	1 400 kr per timma

Både godkännanden av kursverksamhet inom forsränning och tillsyn av säkerheten vid forsränning finansieras genom en löpande timtaxa på 1 400 kronor per timme. Avgiftsuttaget kan således variera mellan olika ärenden och brukare. Dock konstateras att resursåtgången är relativt begränsad vad avser såväl tiden per ärende som hur ofta tillsynen genomförs. Uttaget för ett ärende bedöms inte överstiga 5 000–10 000 kronor per tillfälle och tas inte ut varje år. Uttaget per år bedöms därför inte överstiga 5 000 kronor. Transportstyrelsen bedömer följaktligen att avgifterna inte får några allvarliga konsekvenser inom området.

Transportstyrelsen bedömer inte att den styckavgift som tas ut för ansökan om licens för forsrännare, guide eller säkerhetschef får några allvarliga konsekvenser: en engångskostnad på 700 kronor anses inte innebära någon större inverkan på den enskildes ekonomi. Vidare kan avgiften sättas i relation till en inkomst från den yrkesroll som godkännandet ger möjlighet till. Även vid en sådan jämförelse bedöms avgiften vara liten, så slutsatsen blir att den inte får några allvarliga konsekvenser.

Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att avgiftsuttaget inte får några allvarliga konsekvenser för berörda brukare.

5.8 Kulturhistoriska verksamheter

Den kulturhistoriska verksamheten inom sjöfartsområdet avser olika typer av fartyg som är kulturhistoriskt intressanta och som Transportstyrelsen bedriver verksamhet gentemot. De fartyg som omfattas är de fartyg som både är klassade som traditionsfartyg (T-klassning) och är K-märkta. Totalt omfattas knappt 40 fartyg som ägs av i stort sett lika många brukare.

I vissa fall ägs fartygen av större företag (som inte nödvändigtvis är verksamma inom sjöfartsnäringen), men i de flesta fall ägs de av ideella organisationer med begränsad omsättning. Det är inte lika enkelt att ta fram omsättningsuppgifter om ideella organisationer. I de fåtal fall där en omsättning har erhållits, konstateras dock att avgiftsuttaget som andel av omsättningen i stor utsträckning varierar mellan olika brukare.

Inom området genomförs därför konsekvensutredningen främst utifrån avgiftsuttaget i absoluta tal. Ett uttag enligt självkostnad innebär att uttaget beroende på typ av fartyg varierar mellan 10 100 kronor och 33 200 kronor per år. Avgifterna är på sådana nivåer att det med tanke på flera stiftelser och ideella föreningars omsättning inte kan uteslutas att de får icke försumbara konsekvenser. Detta stöds också av stickprov, där uttaget har jämförts med omsättningen för enskilda organisationer och där uttaget i något fall uppgår till drygt 77 procent av omsättningen.

Ur denna analys görs bedömningen att det inte är möjligt att ta ut avgifter enligt självkostnadstäckning utan att riskera att de ger kännbara konsekvenser.

Vidare utredning av kulturhistorisk verksamhet sker i avsnitt 7.

6 Konsekvenser inom vägtrafikområdet

I avsnittet redogörs för Transportstyrelsens avgiftsuttag inom vägtrafikområdet och de konsekvenser som de bedöms få.

6.1 Yrkestrafikföretag

Kollektivet innefattar de organisationer som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. De kan delas in i godstrafik, busstrafik, taxitrafik och uthyrningsföretag. Totalt har drygt 28 000 organisationer tillstånd för yrkesmässig trafik. Det stora antalet gör det svårt att göra en fullständig analys på enskild företagsnivå på samma sätt som för övriga kollektiv. Men för att skapa en bild av hur företagen ser ut vad gäller exempelvis omsättning och antal anställda har Transportstyrelsen inhämtat uppgifter om så många bolag som möjligt. Totalt har myndigheten inhämtat uppgifter om närmare 15 000 företag.

Dessa brukare berörs av följande avgifter:

Avgiftsposter	Avgift
Tillstånd yrkesmässig trafik	3 200 kr/st.
Tillstånd till linjetrafik inom EES	2 000 kr/st.
Tillstånd till linjetrafik utanför EES	5 000 kr/st.
Gemenskapstillstånd för persontransporter	600 kr/st.
Transporttillstånd för godstrafik utanför ES/EES	600 kr/st.
Internat. godstrafiktillstånd/flyttgodstillstånd CEMT	2 000 kr/st.
Taxiförarlegitimation	1 200 kr/st.
Undantag från skyldighet att ha taxameter	2 500 kr/st.
Övriga undantag enligt yrkestrafikförordningen (1998:779)	600 kr/st.
Undantag från medicinska krav för innehav av taxiförarlegitimation	600 kr/st.
Undantag enligt förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet	600 kr/st.
Utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument	1 000 kr: 1-10 häften
	1 800 kr: 6-10 häften
	2 600kr: 10- häften
Typgodkännande Färdskrivare	6 000 kr/st.
Tillstånd för biluthyrning	1200 kr/st.
Förhandsbesked taxiförarlegitimation	600 kr/st.
Förartillstånd för förare från tredje land	1 200 kr/st.
Tillsyn av yrkestrafikföretag	1 200 kr/år

Tillsyn av kör- och vilotider	500 kr/år och fordon
Tillsyn kollektivtrafik väg	1 400 kr/tim.

Sammanställningen indikerar en genomsnittlig omsättning om drygt 43 miljoner kronor med 22 anställda. Dessa värden höjs dock markant på grund av att det finns ett antal stora företag inom kollektivet som ökar medelvärdet. Om i stället medianvärdet används, får man en omsättning på cirka 4,7 miljoner kronor med 4 anställda. Dessa siffror bedöms vara mer relevanta att utgå från vid en jämförelse. Dessutom konstateras att de företag som underlag saknas för främst är enskilda firmor, vilka generellt är mindre företag och som skulle ge lägre värden än vad som nu har angivits.

Vid en bedömning av avgifternas konsekvenser bör det därför beaktas att många företag är enmansföretag med mindre omsättning. För att möjliggöra en relevant bedömning av konsekvenserna, görs därför ansatsen att även ett enmansföretag bör ha en omsättning uppgående till 1 miljon kr. Därav följer att ett avgiftsuttag kan uppgå till 20 000 kronor utan att överstiga 2 procent av omsättningen.

De avgifter som regelbundet tas ut av brukarna inom kollektivet är den årliga tillsynsavgiften av yrkestrafikföretag som uppgår till 1 200 kronor och en årlig tillsynsavgift för kör- och vilotider som tas ut med 500 kronor per fordon. Tillsynsavgiften för kör- och vilotider berör dock inte fordon som väger under 3,5 ton. Därtill kommer även en årlig registerhållningsavgift som uppgår till 65 kronor per fordon och år. Avgifterna inom yrkestrafikområdet bedöms för den absoluta merparten av berörda företag understiga 5 000 kronor per år, vilket anses vara lågt såväl i absoluta tal som i relation till företagets omsättning. Generellt bedöms således inte Transportstyrelsens avgifter få några allvarliga konsekvenser.

Utöver de regelbundna årliga avgifterna kan dock berörda brukare belastas med andra avgifter i samband med olika former av tillståndsprövningar och dispenser. Vilka avgifter respektive brukare belastas med beror på enskilda förutsättningar. Avgifterna uppstår efter en beställning från det aktuella företaget och avser en tydlig motprestation som efterfrågas av företaget. Det kan exempelvis röra sig om en utökad verksamhet i form av nya fordon eller andra geografiska områden för trafiken. Allmänt gäller att Transportstyrelsens avgifter trots detta bedöms vara så pass låga att de inte överstiger 20 000 kronor i absoluta tal och att de därför inte heller bedöms utgöra mer än 2 procent av företagets omsättning. Dessutom bedöms avgifterna vid en förändring av brukarnas verksamhet vara låga i förhållande till övriga kostnader i samband med förändringar.

Enstaka företag kan dock komma att omfattas av ett större antal avgifter, vilket då också medför att de belastas med ett större avgiftsuttag. För enskilda företag kan det därför inte uteslutas att uttaget uppgår till en sådan nivå att det innebär påfrestningar. De företag som drabbas i sådan utsträckning bedöms dock vara undantagsfall och en vidare analys sker i avsnitt 6.1.1.

6.1.1 Känsliga grupper

Generellt gäller att avgifterna är små i förhållande till berörda företags omsättning. En identifierad grupp som kan vara särskilt känslig är dock mindre företag som av olika skäl belastas med ett flertal avgifter. För att åskådliggöra detta ges nedan tre fiktiva exempel på hur företag skulle kunna beröras av avgifterna. Ett exempel rör godstrafikföretag, det andra exemplet rör bussföretag och det tredje exemplet rör taxiföretag.

Exempelföretag 1 – godsföretag med 2 lastbilar

År 1

Avgiftsposter	Avgift
Ansökningsavgift (engångsbelopp)	3 200 kr
Årlig tillsynsavgift trafiktillstånd gods	1 200 kr
Årlig tillsynsavgift kör- och vilotider (2 *500 kr)	1 000 kr
Gemenskapstillstånd	600 kr
Transporttillstånd	2 000 kr
VTR-avgift	130 kr
SUMMA	8 130 kr

År 2

Avgiftsposter	Avgift
Årlig tillsynsavgift trafiktillstånd gods	1 200 kr
Årlig tillsynsavgift kör- och vilotider (2 *500 kr)	1 000 kr
Transporttillstånd	2 000 kr
VTR-avgift	130 kr
SUMMA	4 330 kr

Exempelföretag 2 – bussföretag med 2 bussar

År 1

Avgiftsposter	Avgift
Ansökningsavgift (engångsbelopp)	3 200 kr
Årlig tillsynsavgift trafiktillstånd buss	1 200 kr
Årlig tillsynsavgift kör- och vilotider (2 *500 kr)	1 000 kr

Gemenskapstillstånd	600 kr
Linjetrafikstillstånd inom EES	2 000 kr
Linjetrafikstillstånd utanför EES	5 000 kr
Färddeklaration (1-5 häften, ett häfte kan användas till flera resor)	1 000 kr
VTR-avgift	130 kr
SUMMA	14 130 kr

År 2

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Årlig tillsynsavgift trafikstillstånd med buss	1 200 kr
Årlig tillsynsavgift kör- och vilotider (2 *500 kr)	1 000 kr
VTR-avgift	130 kr
SUMMA	2 330 kr

Exempelföretag 3 – taxiföretag med 2 taxibilar**År 1**

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Ansökningsavgift (engångsbelopp)	3 200 kr
Årlig tillsynsavgift trafikstillstånd med buss	1 200 kr
VTR-avgift	130 kr
SUMMA	4 530 kr

År 2

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Årlig tillsynsavgift trafikstillstånd med buss	1 200 kr
VTR-avgift	130 kr
SUMMA	1 330 kr

De olika exemplen visar att Transportstyrelsens avgiftsuttag, enligt de antaganden som gjordes i avsnitt 6.1, inte i något av fallen bedöms överstiga 2 procent av de olika brukarnas omsättning. Det gäller både under år 1 och år 2.

Vidare bör det noteras att exemplen ovan beskriver de två första åren då ett företag erhåller tillstånd från Transportstyrelsen. Under det första året är avgiftsuttaget högre, eftersom det inkluderar ett antal avgifter för nya utfärdanden. Då konsekvenserna av avgiftsuttaget ska bedömas är det således i första hand relevant att jämföra med uttaget år 2, eftersom det uttaget motsvarar det normala och fortsatta uttaget per år bland befintliga yrkestrafikoperatörer.

Transportstyrelsen bedömer inte att det finns någon specifik grupp som får särskilt allvarliga konsekvenser inom det aktuella området.

6.1.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Inom området finns tendenser till att en allt större andel av trafiken sker genom utländska företag, och nationell utflyttning är därför aktuell att beakta. Den årliga tillsynsavgiften om 1 200 kronor per yrkestrafikföretag träffar endast de företag som har sitt säte i Sverige. Detsamma gäller för den årliga tillsynsavgiften för kör- och vilotider som tas ut med 500 kronor per fordon och år, liksom den årliga registerhållningsavgiften. Dessa avgifter bedöms dock vara så låga i förhållande till de kostnader som är förknippade med att flytta utomlands, att de inte får allvarliga konsekvenser i form av risk för nationell utflyttning. En eventuell utflyttning av svenska yrkestrafikföretag bör således inte vara en följd av Transportstyrelsens avgifter utan bör snarare ha andra orsaker.

6.1.3 Tillgänglighet

Enligt den analys som genomfördes i avsnitt 6.1 konstateras att avgifterna är låga i förhållande till såväl berörda brukares omsättning som i absoluta tal. Transportstyrelsens avgifter bedöms därför inte ge upphov till att antalet yrkestrafikföretag minskar.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att myndighetens avgifter inom området inte ger upphov till påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet.

6.2 Väghållare

I kollektivet ingår de brukare som förvaltar vägar och tunnlar. Transportstyrelsen utövar tillsyn över dem och för detta belastas de med en avgift.

Avgiftsuttaget sker antingen genom en löpande timtaxa eller per kilometer väg, vilket innebär att störst uttaget sker gentemot de organisationer som bedriver den mest omfattande verksamheten. Antalet brukare som berörs av avgifterna inom området är mycket begränsat och för närvarande kan endast 4 olika brukare identifieras: Trafikverket, Stockholms stad, Svedab och Öresundskonsortiet.

Avgiftsuttaget bedöms som litet i förhållande till omfattningen på organisationerna. Vidare konstateras att ett uttag som uppgår till 55 kronor per kilometer väg är litet i förhållande till övriga driftkostnader.

Sammantaget innebär detta således att Transportstyrelsen inte bedömer att myndighetens avgifter får väsentliga icke önskvärda konsekvenser.

6.3 Tillverkare av fordon och fordonskomponenter

I kollektivet ingår brukare som tillverkar fordon och fordonskomponenter. Kollektivet omfattas inte av några årligt återkommande tillsynsavgifter. Däremot godkänner Transportstyrelsen nya fordon och fordonskomponenter, för vilket berörda brukare belastas med en avgift. Avgiften tas ut per fordon eller fordonskomponent. Vidare utfärdar Transportstyrelsen tillstånd som yrkesmässig fordonstillverkare och bedriver tillsyn över tillverkare av fordon och fordonskomponenter till mobila maskiner.

Inom området tar Transportstyrelsen ut följande avgifter.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Tillstånd att betraktas som yrkesmässig fordonstillverkare	5 500 kr/st.
Inledande kontroll av tillverkare	1 400 kr/timme
Typgodkännande och ändring av typgodkännande för fordon	1 400 kr/timme
Typgodkännande och ändring av typgodkännande, system, komponent eller separat teknisk enhet	1 400 – 6 000 kr/st.
Tillsyn av tillverkare av fordon och fordonskomponenter och motorer till mobila maskiner enligt fordonslagen (2002:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen	1 400 kr/timme

Allmänt gäller att verksamhet med tillverkning av fordon och fordonskomponenter ger upphov till kostnader som kräver att de berörda företagen har en relativt hög omsättning. Den absoluta merparten av brukarna inom området är således att betrakta som större företag.

Merparten av Transportstyrelsens verksamhet, och därmed avgiftsuttaget inom området, avser typgodkännanden av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter. Avgifterna för typgodkännanden uppgår till 6 000 kronor per styck för de 5 första typgodkännandena som ryms inom ett och samma ärende. Därefter utgår en avgift om 4 500 kronor per ytterligare godkännande inom samma ärende. Det totala avgiftsuttaget för en specifik kund beror således på antalet olika komponenter, system eller separata tekniska enheter. Transportstyrelsen gör dock bedömningen att en avgift på maximalt 6 000 kronor per godkännande utgör en mindre del av de kostnader som i övrigt är förknippade med att tillverka fordonssystem och komponenter. Inte heller den löpande timdebiteringen för typgodkännanden för fordon bedöms utgöra någon större andel av de kostnader som är förknippade med fordonstillverkning.

Detsamma gäller för en avgift på 5 500 kronor för att betraktas som fordonstillverkare. För en inledande kontroll av tillverkare tas en avgift ut om 1 400 kronor per timme och inte heller inom denna typ av ärenden upparbetas en sådan mängd timmar att det anses utgöra en påtaglig del av berörda brukares omsättning.

Transportstyrelsen bedömer således att myndighetens avgifter inte ger upphov till några påtagliga konsekvenser för berörda brukare.

6.3.1 Känsliga grupper

En grupp som har identifierats som särskilt känslig är mindre organisationer som belastas med ett högt avgiftsuttag till följd av att de kräver ett större antal godkännanden. Det bedöms dock som mycket ovanligt, eftersom ett större antal godkännanden innebär en tillverkning av många olika produkter, vilket genererar en högre kostnads massa med tillhörande omsättning. Vidare gör Transportstyrelsen, enligt analysen i 6.3, bedömningen att avgiften per godkännande är liten i förhållande till övriga kostnader som är förknippade med tillverkningen per produkt.

Transportstyrelsen bedömer inte att det finns någon specifik grupp som får särskilt allvarliga konsekvenser inom det aktuella området.

6.3.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Transportstyrelsen avgifter bedöms enligt analysen i 6.3 inte vara av sådan omfattning att de föranleder en utflyttning av svenska företag.

6.3.3 Tillgänglighet

Baserat på analysen i avsnitt 6.3 bedömer Transportstyrelsen att avgiftsuttaget inte ger upphov till en försämrad tillgänglighet av fordon eller fordonskomponenter.

6.4 Fordonsägare

Kollektivet innefattar samtliga vägtrafikfordon och dess ägare som belastas med de aktuella avgifterna. I Sverige finns cirka 9 miljoner fordon, varav den absoluta merparten ägs av privatpersoner. Det stora antalet fordon och att merparten av berörda brukare är privatpersoner gör att det inte går att sätta avgiftsuttaget i relation till en omsättning på företagsnivå. Det är inte heller möjligt att analysera en given grupp av brukare som helhet. Istället genomförs konsekvensanalysen utifrån uttaget i absoluta tal.

Samtliga fordonsägare debiteras en årlig vägtrafikregisteravgift som uppgår till 65 kronor per fordon och år. Avgiften är låg såväl i absoluta tal som i förhållande till övriga kostnader i samband med att handha och äga fordon. Den årliga registerhållningsavgiften anses följaktligen inte få några icke önskvärda konsekvenser.

Utöver den årliga registerhållningsavgiften förekommer ett antal avgifter som är av engångskaraktär och som endast uppstår då berörd brukare efterfrågar en given tjänst. För dessa avgifter redogörs i tabellen nedan.

Tabell över avgifterna:

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Vägtrafikregisteravgift	65/80 kr
Ursprungskontroll	700 kr
Tillfällig registrering (3 olika varianter)	450 kr
Flyttsaksfordon	600 kr
Undantag från krav på fordon i fordonsförordningen	2 600 kr
Undantag från avgaskrav i avgasreningsförordningen	2 600 kr
Undantag från klassificering	2 600 kr
Undantag från tekniska krav	2 600 kr
Utländsk enskilt godkännande utom godkännande enligt artikel 24 punkten 7 i 2007/46/EG	2 600 kr
Undantag för fordon för tävlingsverksamhet	1 700 kr

Avgiftsuttaget är generellt lågt i absoluta tal och överstiger sällan 5 000 kronor. En avgift som understiger 5 000 kronor bedöms inte medföra några allvarliga konsekvenser för berörda brukare, eftersom avgiften oftast är förknippad med import av fordon eller ombyggnation av fordon och därmed är låg i relation till övriga kostnader som då uppstår. Avgifterna kan exempelvis avse dispenser i form av undantag från tekniska krav för

handikappanpassning, undantag från avgaskrav eller undantag för fordon i tävlingsverksamhet.

I vissa fall då en brukare träffas av flera avgifter kan dock avgiftsuttaget överstiga 5 000 kronor. Främst uppstår detta vid import av fordon från tredje land när ett europeiskt typgodkännande saknas. Oftast handlar det om specialfordon, om fordon utan komplett teknisk dokumentation och ägardokumentation eller om mycket dyra fordon. Transportstyrelsens avgifter bedöms vara små i förhållande till övriga kostnader i samband med importen av dessa fordon, och avgifterna bedöms därför inte ge upphov till några allvarliga konsekvenser.

6.4.1 Känsliga grupper

En grupp som har identifierats som särskilt känslig är privatpersoner som importerar fordon från så kallat tredje land. De har framfört synpunkter om att Transportstyrelsens avgifter är orimligt höga och att handläggningstiderna är alltför långa. Transportstyrelsen bedömer dock att avgifterna generellt är relativt små i förhållande till övriga kostnader som uppstår i samband med köp och import av fordon.

De flesta privatpersoner som importerar fordon från tredje land får göra en ursprungskontroll för 700 kronor och efter den genomförs en registreringsbesiktning. Utifrån resultatet från registreringsbesiktningen kan dispens krävas för exempelvis lyktor och bälte. Dispensavgiften om 2 600 kronor täcker de dispensbehov som finns. Nedan redovisas ett extremfall.

En privatperson som gör ursprungskontroll för 700 kronor och sedan vill ha dispens för exempelvis bälte får betala 2 600 kronor för den dispensen. Om det vid registreringsbesiktningen framkommer behov av ytterligare dispenser, tillkommer ytterligare en dispensavgift på 2 600 kronor. Totalt innebär det för personen avgifter på 5 900 kronor (700+2 600+2 600).

För bedömningen bör det även kompletteras med att dessa avgifter tas ut i de fall då fordonsägaren inte gör den förändring av exempelvis bältet eller belysningen som regleringen föreskriver. Den erfarenhet som myndigheten har är att det ytterst sällan händer att privatpersoner inte inkommer med kompletta dispensbehov eller inte gör de ombyggnader av bälten, belysning eller annat som krävs och därmed får betala upp mot 5 900 kronor totalt.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att avgifterna inte får allvarliga konsekvenser för de privatpersoner som importerar fordon från tredje land, trots att avgifterna som sådana naturligtvis kan vara kännbara.

6.4.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Om ett fordon ska användas i Sverige, krävs nödvändiga godkännanden av svensk myndighet. Det är således inte möjligt att skaffa tillståndet i annat land. Dessutom konstateras att avgifterna är små i förhållande till övriga kostnader i samband med import och ägande av fordon.

6.4.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet inom området skulle kunna bli resultatet om Transportstyrelsens avgifter innebar svårigheter att införskaffa eller handha nödvändiga fordon. Men enligt den analys som genomförs i avsnitt 6.4 framgår att avgifterna endast uppstår vid införskaffandet av fordon och då som engångssummor. Vidare görs bedömningen att engångssummorna generellt är låga i förhållande till övriga kostnader som är förknippade med att införskaffa och importera fordon. Dessutom konstateras att den stora merparten av fordonen kan införskaffas utan att import från tredje land är nödvändig.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att avgifterna inte får allvarliga konsekvenser i form av att de försvårar införskaffandet av nödvändiga fordon.

6.5 Personliga behörigheter inom vägtrafiken

Personliga tillstånd inom vägtrafiken omfattar körkort med olika typer av behörigheter, förnyelse eller körkort efter återkallelse, undantag från medicinska krav och personliga tillstånd att bedriva olika typer av yrkestrafik (taxilegitimation, förartillstånd) samt undantag kopplade till dessa.

Samtliga typer av tillstånd inom området är personliga, så avgiftsuttaget kan inte sättas i relation till en omsättning på det sätt som görs för flertalet kollektiv i denna rapport. Konsekvensanalysen genomförs i stället genom att sätta avgiftsnivåerna i relation till den enskildes ekonomi och framförallt till hans eller hennes yrkesutövning.

Följande avgifter berör det aktuella kollektivet.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Avgift</i>
Körkortstillstånd efter återkallelse	1 670 kr
Körkortstillstånd i annat fall	220 kr
Utbyte eller förnyelse av utländskt körkort	600 kr
Förlängd giltighet av behörighet C, CE, D eller DE	315 kr
Förhandsbesked körkortstillstånd	300 kr
Godkännande som handledare	170 kr
Undantag i samband med alkolås	600 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 och i föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen	600 kr
Övriga undantag enligt körkortsförordningen och föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen	600 kr
Förartillstånd för förare från tredje land	1 200 kr
Taxiförarlegitimation	1 200 kr
Undantag från medicinska krav för innehav av taxiförar-legitimation som meddelats med stöd av yrkestrafikförordningen (1998:779)	600 kr
Förhandsbesked för taxiförarlegitimation	300 kr

Avgifterna inom området ligger mellan 170 kronor och 1 670 kronor, vilket innebär att avgifterna i absoluta tal inte kan anses vara så höga att de får några allvarliga konsekvenser för den enskildes ekonomi.

I vissa fall kan berörda brukare komma att belastas med ett flertal av avgifterna, vilket givetvis leder till ett högre avgiftsuttag. Även i dessa fall

bedöms dock avgifterna vara så pass låga att de inte får några allvarliga konsekvenser.

När man tar nytt körkort krävs ett körkortstillstånd liksom ett godkännande av handledaren. Avgiftsuttaget för dessa godkännanden från Transportstyrelsen understiger dock 1 000 kronor. Uttaget bedöms inte i absoluta tal vara så högt att det får icke önskvärda konsekvenser i form av hinder för att skaffa körkort. Dessutom konstateras att Transportstyrelsens avgifter för de aktuella godkännandena är små i förhållande till övriga kostnader som är förknippade med att ta körkort.

I de fall myndighetens avgiftsuttag överstiger 1 000 kronor avser det godkännanden riktade till personer som kräver dem för sin yrkesutövning, exempelvis taxiförare och förare av annan yrkestrafik. För dessa gäller dock fortfarande att avgiftsuttaget understiger 2 000 kronor, vilket inte anses vara en hög avgift i relation till nyttan och inkomsterna från en yrkesutövning. Transportstyrelsen bedömer därför inte att avgifterna får allvarliga konsekvenser inom det området.

6.5.1 Känsliga grupper

Två särskilt känsliga grupper har identifierats: ungdomar som ska ta körkort och som ofta har en begränsad ekonomi samt personer som behöver medicinska dispenser.

För ungdomar som ska ta körkort konstateras enligt ovan att Transportstyrelsens avgifter inte överstiger 1 000–2 000 kronor. Avgiftsuttaget bedöms därmed vara lågt i såväl absoluta tal som i relation till övriga kostnader i samband med att ta körkort. Transportstyrelsen bedömer således inte att avgifterna får några allvarliga konsekvenser för denna grupp.

Medicinska dispenser utfärdas ofta i mindre volymer men kräver en relativt stor arbetsinsats, och därför riskerar avgifterna som är förknippade med dispensererna att bli höga. Transportstyrelsen har redan beaktat detta och finansierar avgiften för medicinska dispenser med skattemedel. Den fastställda avgiften uppgår till 600 kronor, vilket inte bedöms få några allvarliga konsekvenser för berörda brukare.

6.5.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Med nationell utflyttning avses här antingen att yrkesutövare väljer att bedriva denna verksamhet utomlands i utländska företag eller att privatpersoner tar sitt körkort utomlands. Enligt den analys som genomfördes i avsnitt 6.5 konstateras dock att Transportstyrelsens avgifter bedöms vara så låga att de inte får några allvarliga konsekvenser.

Transportstyrelsen bedömer inte att myndighetens avgifter ger upphov till att svenska yrkesutövare flyttar utomlands, eller att körkort tas i andra länder.

6.5.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet innebär antingen att förutsättningarna att ta körkort försvåras eller att personalen till yrkestrafikområdet minskar. Enligt den analys som genomförts i avsnitt 6.5 konstateras dock att avgifterna är måttliga i absoluta tal och framförallt att avgiftsuttaget är lågt i relation till övriga kostnader som är förknippade med dessa områden.

Transportstyrelsen bedömer inte att avgifterna får allvarliga konsekvenser så till vida att tillgängligheten försämras.

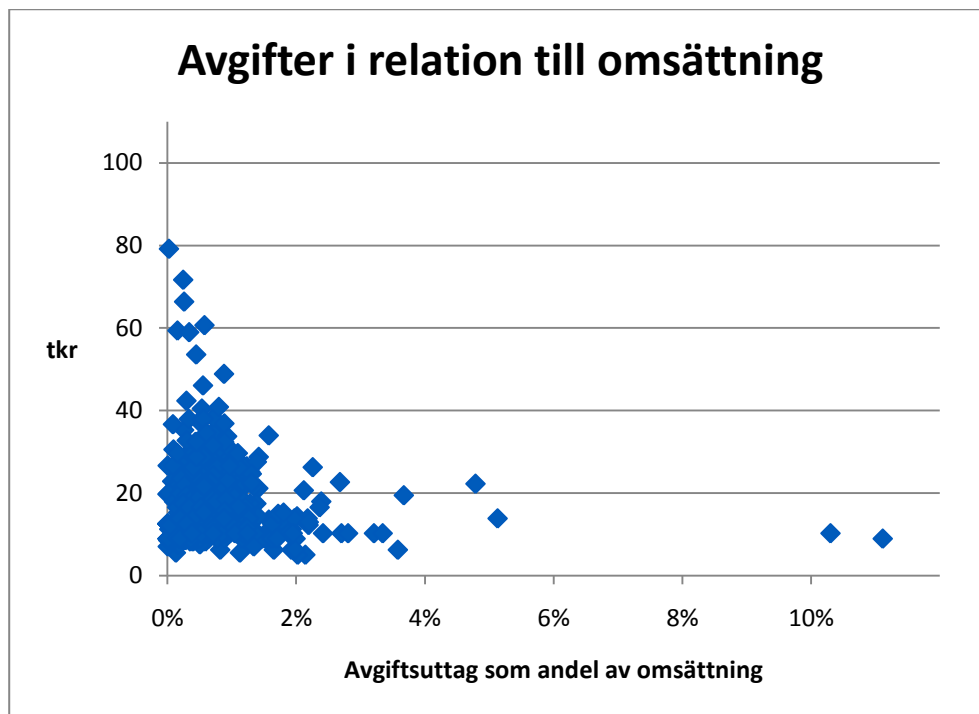
6.6 Förarutbildning och förarprovning

Kollektivet innefattar de brukare som bedriver förarutbildning. Totalt omfattar det 1 079 olika brukare. Av dessa har fullständiga uppgifter erhållits om 436 stycken, vilket motsvarar 40 procent. Denna andel bedöms vara alltför låg för att inte genomföra en vidare analys av resterande kollektiv.

De berörda brukarna berörs av följande avgifter.

Avgiftsposter	Avgift
Tillsyn av den som bedriver förarutbildning (grundavgift)	3 600 kr–18 000 kr per år
Tillsyn av den som bedriver förarutbildning (tilläggsavgift)	2 000 kr–3 500 kr per år och kurs
Tillsyn av den som anordnar kunskapsprov för förarbevis (grundavgift)	3 600 kr–18 000 kr per år
Tillsyn av den som anordnar kunskapsprov för förarbevis (tilläggsavgift)	1 500 kr per år och typ
Tillsyn av organisationer med förordnade förarprovare (grundavgift)	23 100 kr per år
Tillsyn av organisationer med förordnade förarprovare (tilläggsavgift)	7 100 kr per år och förarprovare
Tillstånd att bedriva förarutbildning och godkännande som personal inom förarutbildning	3 200 kr
Utökat tillstånd bedriva förarutbildning och utökat godkännande som personal inom förarutbildning.	2 000 kr
Förordande av förarprovare	600 kr
Rätt att få anordna kunskapsprov enligt lagen om (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskoter och terränghjulingar	3 200 kr
Undantag från föreskrifter om förarutbildning och förarprovning	1 200 kr
Fortbildning för förarprovare	600 kr
Särskild utbildning för utbildare av förare för motorcykel, tung lastbil eller buss	600 kr
Tillstånd att bedriva yrkeskompetensutbildning	3 200 kr

Avgifternas påverkan på de enskilda brukarna inom området åskådliggörs i punktdiagrammet nedan.



Avgifterna överstiger 2 procent av respektive företags omsättning i 25 fall, vilket innebär att avgifterna för 5,5 procent av kollektivet överstiger 2 procent av omsättningen. Vidare konstateras att avgiftsuttaget för 6 företag (1,4 procent) överstiger 5 procent av deras omsättning och för 5 företag (1,1 procent) överstiger det 10 procent.

De företag som belastas med ett uttag överstigande 2 procent av omsättningen beskrivs i tabellen nedan.

Företag	Antal lärare	Antal tillstånd	Avgiftsuttag	Omsättning	Avgiftsuttag/ omsättning
1	5	7	26,3	1 165	2,26 %
2	2	6	20,7	977	2,12 %
3	2	3	10,3	381	2,70 %
4	1	3	14,4	715	2,01 %
5	3	6	18	753	2,39 %
6	3	4	12,3	561	2,19 %
7	2	3	10,3	321	3,21 %
8	3	¹	5,1	238	2,14 %

¹ Företaget har upphört med verksamheten

9	14	4	19,5	531	3,67 %
10	1	1	5,1	252	2,02 %
11	1	3	10,3	426	2,42 %
12	2	3	28,7	367	7,82 %
13	5	3	32,3	103	31,36%
14	6	6	23,6	7	337,14%
15	8	5	22,3	466	4,79 %
16	3	7	22,7	847	2,68 %
17	1	3	10,3	308	3,34 %
18	2	3	10,3	100	10,30%
19	-	1 ²	6,3	176	3,58 %
20	7	4	16,6	702	2,36 %
21	5	3	13,9	638	2,18 %
22	3	1	9	81	11,11%
23	3	4	13	26	50,00%
24	5	3	13,9	271	5,13 %
25	1	4	31,7	592	5,35 %

Vid en närmare analys av de 25 företagen som belastas med ett avgiftsuttag som överstiger 2 procent av omsättningen, konstateras att företagen generellt har en begränsad omsättning. 15 företag har en omsättning som understiger 500 000 kronor, och endast 1 företag har en omsättning som överstiger 1 miljon kronor. Vidare konstateras att några av företagen har en omsättning som understiger 100 000 kronor. Det finns flera skäl till att omsättningen är låg för vissa brukare. Exempelvis kan det bero på att företagen är nystartade. Det kan även finnas naturliga orsaker som innebär att vissa utbildningsanordnare bedriver verksamhet av mindre omfattning. Transportstyrelsen gör bedömningen att myndigheten inte kan ta hänsyn till detta i sitt avgiftsuttag, eftersom företagen med låg omsättning kräver samma tillsyn som övriga brukare med motsvarande antal tillstånd och utbildare.

Av sammanställningen i diagrammet ovan och den kompletterande analysen gör Transportstyrelsen den övergripande bedömningen att avgifterna inte

² Företaget har upphört med verksamheten.

får några påtagliga konsekvenser inom den del av kollektivet där vi har omsättningsuppgifter.

För att få en fullständig bild är det dock nödvändigt att ta hänsyn till ytterligare ett par aspekter. Den ena är att en stor del av kollektivet saknas och därför inte innefattas i den sammanställning som genomförts. Den andra aspekten är att Transportstyrelsens avgiftsuttag inom området för närvarande inte motsvarar självkostnaden.

För att analysera den relativt stora andelen brukare för vilket omsättningsuppgifter inte erhållits är det nödvändigt att först göra en uppdelning inom kollektivet i grupperna utbildningsanordnare respektive förarprovare.

Kollektivet förarprovare består nästan uteslutande av myndigheter, kommuner och gymnasieskolor. Dessa organisationer är inte att betrakta som mindre organisationer med bara en eller ett fåtal anställda. Transportstyrelsen bedömer att myndighetens avgiftsuttag inte får några påtagliga konsekvenser för dessa brukare. Huvudsakligen grundar sig denna analys på att berörda brukare är stora organisationer, där Transportstyrelsens uttag är litet i förhållande till brukarnas övriga kostnader.

Vad gäller utbildningsanordnare konstateras i stället att den saknade delen av kollektivet till största delen består av enskilda firmor. Transportstyrelsen gör bedömningen att dessa i allmänhet har mindre omsättning än aktiebolagen och att avgiftsuttaget därför kan utgöra en större andel av deras omsättning. Men sammantaget bedömer Transportstyrelsen att nuvarande avgiftsnivåer generellt inte får några påtagliga konsekvenser för denna grupp. Ett enmansföretag belastas med en grundavgift på 3 600 kronor per år. Till detta kommer ytterligare avgifter per typkurs som brukaren har tillstånd att bedriva. Dessa avgifter uppgår till mellan 1 500 och 3 500 kronor per typkurs och år. Transportstyrelsen gör bedömningen att en utbildningsanordnare inte behöver ett alltför omfattande elevunderlag för att fördela kostnaden per kurs mot elevavgifterna på ett sådant sätt att myndighetens avgiftsuttag inte uppgår till en större andel av kursavgiften per elev.

Sammantaget gör därför Transportstyrelsen bedömningen att myndighetens avgiftsuttag på nuvarande nivåer inte får några alltför stora konsekvenser. Men för att komplettera analysen är det nödvändigt att också beakta att Transportstyrelsen för närvarande upparbetar negativa ekonomiska resultat som är betydande. För att balansera det ekonomiska resultatet är det därför nödvändigt att höja avgifterna eller genomföra betydande kostnadsbesparingar. Myndigheten bedömer att avgifterna inte bör höjas till en högre nivå än de nuvarande. Myndigheten har därför påbörjat en större

översyn av den aktuella verksamheten. Översynen syftar främst till att effektivisera och därigenom möjliggöra kostnadssänkningar.

6.6.1 Känsliga grupper

En särskilt känslig grupp har identifierats: mindre organisationer som har tillstånd för många olika typutbildningar. Transportstyrelsen bedömer dock, enligt analys i avsnitt 6.6, att det inte krävs ett orimligt antal elever eller lektioner för att fördela kostnaden per typutbildning mot dessa utan att det får påtagliga konsekvenser.

6.6.2 Andra länders avgifter och nationell utflyttning

Transportstyrelsens avgifter bedöms inte ge upphov till någon nationell utflyttning i form av att utbildningsanordnare lokaliserar sig till andra länder eller i form av att svenska elever genomför delar av sin utbildning utomlands.

6.6.3 Tillgänglighet

En försämrad tillgänglighet skulle innebära att mängden utbildningsanordnare minskar eller att befintliga utbildningsanordnare minskar sitt kursutbud. Det skulle då leda till en sämre tillgänglighet för elever som ska genomgå förarutbildning. Generellt gör Transportstyrelsen bedömningen att myndighetens avgifter inte får några påtagliga konsekvenser i form av en försämrad tillgänglighet. Främst baserar sig Transportstyrelsen på analysen i avsnitt 6.6, där myndigheten bedömer att avgiftsuttaget endast utgör en mindre andel av utbildningsanordnarnas totala kostnader. Transportstyrelsen har dock sett tendenser till att utbildningsanordnare väljer att plocka bort vissa typkurser ur sitt kursutbud. Men myndigheten gör bedömningen att de kurser som tagits bort främst är kurser inom vilka utbildningsanordnarna inte har varit verksamma alternativt endast har bedrivit verksamhet i liten omfattning.

Transportstyrelsen vill ändå lyfta fram att det inom glesbefolkade områden finns vissa risker att tillgängligheten försämras. Skälet är att såväl mängden utbildningsanordnare som elevunderlaget är mindre i dessa områden. En utbildningsanordnare skulle därför kunna upphöra med en typutbildning på grund av att det saknas tillräckligt elevunderlag samtidigt som det saknas andra utbildningsanordnare på denna ort. Därför kan Transportstyrelsen inte utesluta att myndighetens avgiftsuttag riskerar att ge upphov till viss försämrad tillgänglighet inom glesbefolkade områden.

6.7 Övrig avgiftsfinansierad verksamhet inom vägtrafiken

I kollektivet ingår de organisationer som inte kan sorteras mot något av övriga kollektiv. Konkret innebär det att två olika grupper av organisationer berörs:

- Bensinstationer berörs i de fall de söker dispens från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel. Denna dispens med tillhörande avgift är endast aktuell i de fall då brukaren ansöker om en sådan – det är inte någon allmän avgift som regelbundet tas ut från brukaren. Avgiften är 600 kronor per ansökningstillfälle och anses inte få några påtagliga konsekvenser för berörda brukare.
- Besiktningsorgan belastas med en avgift som uppgår till 3 kronor per besiktat fordon. Vid en bedömning av avgiften är det naturligt att sätta den i relation till priset för att besikta ett fordon. En fordonsbesiktning kostar cirka 300 kronor per fordon, vilket innebär att tillsynsavgiften uppgår till 1 procent av besiktningsorganens omsättning för den aktuella verksamheten. Vidare konstateras att avgiften på ett enkelt sätt kan föras vidare till den aktuella slutkunden. Avgiftsuttaget bedöms därmed inte få några allvarliga konsekvenser inom området.

7 Kulturhistorisk verksamhet

I avsnittet redogörs för Transportstyrelsens översyn av avgiftsuttaget gentemot verksamhet som har kulturhistoriskt intresse. Först redogörs för det nuvarande avgiftsuttaget inom respektive trafikslag. Därefter förklaras hur Transportstyrelsen avser att arbeta för att identifiera fordon och verksamhet av kulturhistoriskt intresse samt vilka kriterier som ska ligga till grund för bedömningen. Slutligen redogörs för vilka avgiftslättnader myndigheten kommer att tillämpa gentemot berörda fordon och berörd verksamhet.

7.1 Nulägesanalys

Inom respektive avsnitt nedan redogörs för Transportstyrelsens nuvarande avgiftsuttag gentemot kulturhistorisk verksamhet.

Järnväg

Inom järnvägsområdet berörs museijärnvägarna av följande avgifter:

- tillstands- och tillsynsavgift i egenskap av infrastrukturförvaltare
- tillstands- och tillsynsavgift i egenskap av järnvägsföretag
- godkännande av tekniska system och delsystem
- registerhållningsavgift i egenskap av fordonsägare
- avgift i samband med godkännande och tillsyn inom utbildningsområdet.

Verksamheten inom järnvägsområdet var innan Transportstyrelsens bildandes till fullo finansierad genom skattemedel. I samband med den finansieringsomläggning som skett inom myndigheten har hanteringen av avgiftsuttag gentemot museijärnvägar särskilt diskuterats. Från de två tillsynsavgifterna (de två första punkterna ovan) är museijärnvägarna ännu undantagna, och från godkännandavgiften för tekniska system och delsystem erhåller de en rabatterad avgift. Den rabatterade avgiften innebär att de endast belastas med en timtaxa som uppgår till 500 kronor, vilket kan jämföras med myndighetens ordinarie timtaxa på 1 400 kronor. Dessutom omfattas de av ett tak på avgiften per ärende.

Registerhållningsavgiften och avgifterna inom utbildningsområdet har dock införts fullt ut, och avgiftsuttaget sker enligt självkostnadstäckning även gentemot museijärnvägar.

Luftfart

Luftfartyg av kulturhistoriskt intresse berörs årligen av en luftvärdighetsavgift och en registerhållningsavgift. De kan också beröras av olika typer av utfärdandeavgifter till följd av specifika ansökningar. Dessutom tillkommer en årlig avgift för så kallat auktorisationsbevis (AUB), som ger brukaren tillstånd som mekaniker för denna typ av luftfartyg.

I nuläget har inte Transportstyrelsen några avgiftslättnader för kulturhistoriskt intressant verksamhet inom luftfartsområdet.

Sjöfart

Fartyg av kulturhistoriskt intresse (traditionsfartyg) berörs huvudsakligen av tillsynsavgifter för fartygen, men kan även träffas av andra avgifter. Men vilka avgifter som respektive fartygsägare träffas av beror på vilken typ av organisation ägaren är och vilka övriga tillstånd och behörigheter som brukaren innehar.

Traditionsfartyg har inte tidigare omfattats av några lättnader från Transportstyrelsens avgifter. Vid införandet av nya avgifter från 1 januari 2013 gjordes dock undantag från de årliga avgifter som då beslutades för övriga fartyg. I stället för att övergå till fasta årliga avgifter på det sätt som genomfördes mot övriga fartyg, beslutade Transportstyrelsen att under 2013 ta ut avgifter enligt en löpande timtaxa även för traditionsfartyg. Skälet var att myndigheten inte ville förändra avgiftsuttaget innan en långsiktig finansiering av den kulturhistoriska verksamheten utretts.

Vägtrafik

Inom vägtrafikområdet finns en definition av veteranfordon som omfattar fordon som är äldre än 30 år. Dessa fordon berörs årligen av Transportstyrelsens registerhållningsavgift. Dessutom kan de beröras av andra avgifter, efter specifika provningar som efterfrågas av fordonsägaren, exempelvis olika typer av dispenser.

I nuläget får veteranfordon inga lättnader från Transportstyrelsens avgifter inom vägtrafikområdet. Däremot åtnjuter de andra former av lättnader. Lättnaderna omfattar bland annat att fordonen undantas från vissa regelkrav och att de är befriade från fordonsskatt. Vidare erhålls lättnader från andra avgifter som en följd av att de undantas från vissa regler, exempelvis besiktningssavgifter eftersom besiktningen inte sker med samma frekvens.

7.2 Metodik för att identifiera och hantera kulturhistoriskt intressant verksamhet

7.2.1 Trafikslagsövergripande metodik

För att identifiera verksamhet som ska omfattas av en avgiftslättnad till följd av kulturhistoriskt intresse, ska två övergripande kriterier vara uppfyllda:

- Verksamheten ska inte vara kommersiell.
- Verksamheten ska vara kulturhistoriskt intressant.

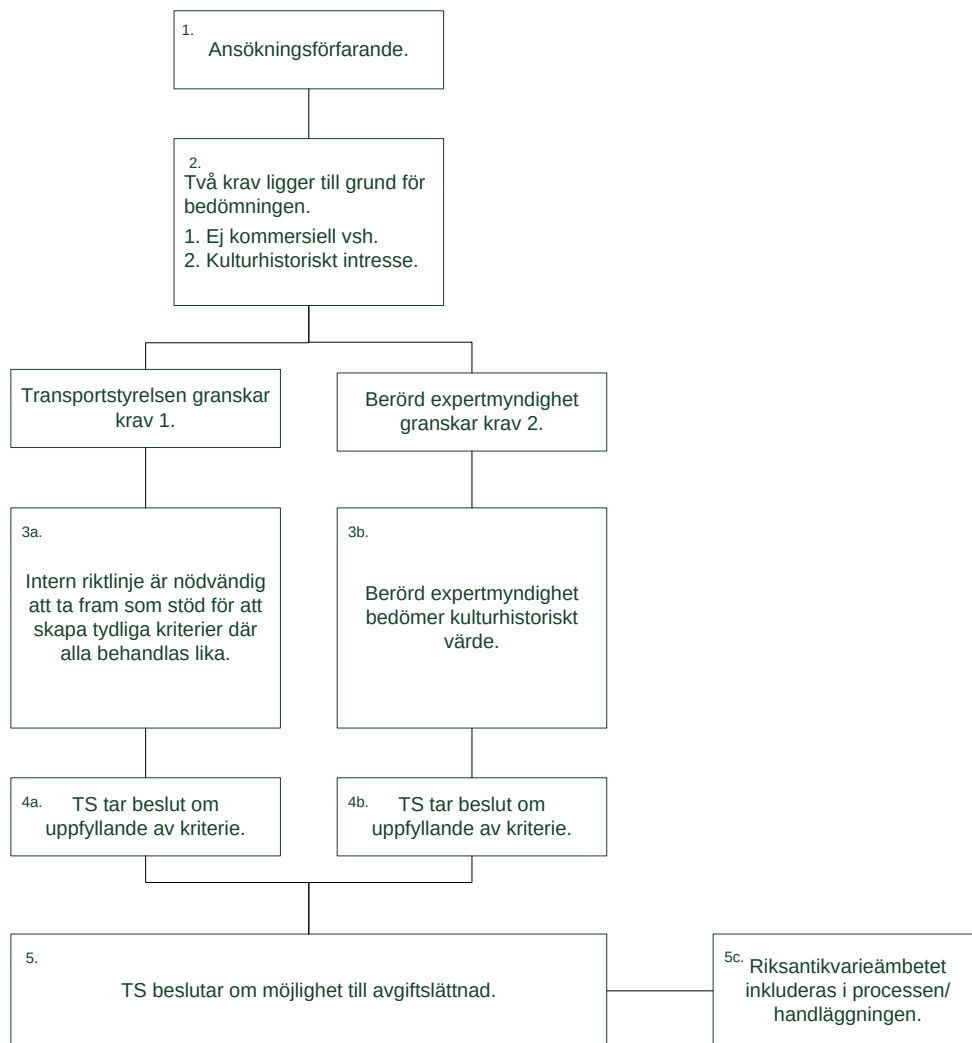
Att Transportstyrelsen tillämpar kravet att verksamheten inte ska vara kommersiell är en följd av att eventuella avgiftslättnader för kommersiell verksamhet ger en snedvriden konkurrenssituation.

För att utreda och identifiera vilken verksamhet som kan omfattas av eventuella avgiftslättnader föreslås en process enligt nedan. För de olika delarna i processen redogörs därefter mer ingående under respektive avsnitt.

Inledningsvis bör det noteras att det i uppdraget är angivet att Transportstyrelsen inte ska bedöma kulturhistoriska värden. För att bedöma kulturhistoriska värden avser därför Transportstyrelsen att samarbeta med följande expertinstanser på

- järnvägsområdet: Järnvägsmuseum (Trafikverkets museer)
- luftfartsområdet: Flygvapenmuseum
- sjöfartsområdet: Statens Maritima museer
- och allmänt: Riksantikvarieämbetet.

Dessa instanser har deltagit i utformandet av den föreslagna processen. Transportstyrelsen har också genomfört samråd med dem inför den slutliga avrapporteringen.



Steg 1:

Transportstyrelsen kommer att använda ett ansökningsförfarande som innebär att varje brukare själv åläggs att ansöka om eventuella avgiftslättnader. Om en ansökan betraktas som kulturhistoriskt intressant beviljas gäller den tills vidare, vilket innebär att berörda brukare inte behöver ansöka varje år.

Om en ansökan kommer in för sent, kan en avgiftsrabatt vara aktuell först från och med nästkommande ej påbörjad månad efter att ansökan har behandlats. Ingen återbetalning sker av påbörjade månader innan ansökan behandlats.

För nya tillstånd ges möjlighet att ansöka om avgiftsnedsättning innan första avgiften tas ut.

Steg 2 och 3:

Transportstyrelsen avser att använda två övergripande kriterier som ska vara uppfyllda för att eventuella avgiftsrabatter ska bli aktuella.

- *Verksamheten ska inte vara kommersiell:*

Huruvida en verksamhet är kommersiell eller ej är inte alltid uppenbart eftersom även ideella föreningar oftast har någon form av intäkt, trots att de inte – till sitt huvudsakliga syfte – är att betrakta som kommersiella.

Transportstyrelsen avser att själv utreda detta kriterium, som är relevant därför att en avgiftslättnad till en kommersiell aktör kan ge en snedvriden konkurrenssituation.

För att bedöma om verksamheten är kommersiell är myndighetens inriktning att i första hand titta på hur intäkterna hanteras. Om de till fullo återinvesteras i verksamheten, bedöms inte organisationen vara kommersiell. Om medel skiftas ut till ägare eller andra intressenter, bedöms verksamheten vara kommersiell, och inga avgiftslättnader blir då aktuella.

- *Verksamheten ska vara kulturhistoriskt intressant:*

Av uppdraget framgår det att Transportstyrelsen inte ska bedöma kulturhistoriska värden. Ett samarbete med berörda expertmyndigheter behöver därför etableras.

I samarbetet mellan Transportstyrelsen och annan instans har två möjliga inriktningar för arbetsprocessen utretts. Antingen tar berörd expertinstans fram en checklista med kriterium från vilken Transportstyrelsen gör bedömningen om kulturhistoriskt värde eller så handlägger den berörda expertmyndigheten varje enskilt ärende och ger rekommendation. Det anses lämpligast att expertinstanserna utreder de enskilda ärendena och lämnar rekommendation avseende dem.

I handläggningen är det av stor relevans att använda fasta kriterier som riktlinje vid bedömning, så att det alltid kan motiveras varför, eller framförallt varför inte, aktuellt objekt anses vara av kulturhistoriskt intresse. Den berörda expertinstansen lämnar en slutlig rekommendation till Transportstyrelsen.

Steg 4 och 5:

Transportstyrelsen föreslås bedöma kriteriet avseende kommersiell verksamhet, medan en annan expertinstans bedömer om verksamheten är kulturhistoriskt intressant. Dock innebär den föreslagna processen att Transportstyrelsen fattar det formella beslutet även beträffande det andra kriteriet, men efter rekommendation från berörd expertinstans. Det åligger således Transportstyrelsen att fatta samtliga nödvändiga beslut som krävs för att en eventuell avgiftsrabattering ska vara aktuell. Skälen är främst att myndigheten äger och ansvarar för de avgiftsföreskrifter inom vilka eventuella avgiftsnedsättningar sker men också att myndigheten ansvarar för sin finansiering och behöver ha kontroll över den.

De beslut som fattas enligt denna process klargör endast om en verksamhet uppfyller nödvändiga krav för att vara kulturhistoriskt intressanta och icke kommersiella. Nivån på avgiftsrabatteringen styrs därefter av gällande avgiftsföreskrifter.

7.2.2 Järnväg

Förutom de två kriterier som föreslås ovan används inom järnväg också ett tredje kriterium som bedömer trafikomfattningen. De tre kriterierna anges i avgiftsföreskriften redan från och med 2013 och är gällande för bedömningen. Kriterierna stöds av interna riktlinjer som närmare redogör för hur kriterierna ska tillämpas, men riktlinjerna är inte juridiskt bindande.

7.2.3 Luftfart

Inom luftfartsområdet har arbetet påverkats av att ett antal äldre militära luftfartyg kan komma att överföras till civilt register, vilket innebär att de då också faller inom ramen för Transportstyrelsens verksamhet. Eftersom både antalet berörda luftfartyg och omfattningen på myndighetens verksamhet gentemot luftfartygen ännu är okända, ger överförflyttningen upphov till viss osäkerhet. Vid bedömningen av kulturhistoriskt intressant verksamhet är det nödvändigt att se över hur många luftfartyg som kommer att överföras till civilt register och bedöma huruvida den framtagna definitionen även ska omfatta luftfartygen.

Transportstyrelsen för ännu dialog med Flygvapenmuseum för att ta fram en lämplig definition. Enligt tidplanen är avsikten att definitionen ska finnas tillgänglig den 1 januari 2014 och att eventuella avgiftslättnader också ska träda i kraft från och med detta datum.

7.2.4 Sjöfart

Inom sjöfartsområdet finns idag redan upparbetade system med klassning av fartyg som traditionsfartyg (T-klassning) och K-märkning. För närvarande används systemet dock i andra sammanhang än för att bedöma avgiftslättnader.

K-märkningen är inriktad på att bedöma om fartyget är av kulturhistoriskt intresse, medan T-klassningen bland annat innefattar krav på att fartyget inte får bedrivas för kommersiell verksamhet. K-märkningen genomförs av Statens maritima museer, medan klassningen som traditionsfartyg sker av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen bedömer att de fartyg som både är klassificerade som traditionsfartyg och K-märkta bör betraktas som kulturhistoriska fartyg och därmed bli föremål för eventuella avgiftslättnader.

Statens maritima museer har redan gjort bedömningen av det kulturhistoriska värdet i samband med K-märkningen och Transportstyrelsen har redan genomfört en eventuell T-klassning, så underlaget finns redan tillgängligt för Transportstyrelsen. Vid beslut om eventuella avgiftslättnader behöver således inga nya bedömningar göras.

7.3 Förslag till avgiftslättnader

I avsnittet redogörs för de avgiftslättnader som Transportstyrelsen avser att genomföra gentemot kulturhistoriskt intressant verksamhet. Vid bedömningen av eventuella rabatter har myndigheten bland annat tagit hänsyn till de kulturpolitiska målen, i vilka det anges att kulturpolitiken ska främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas. Transportstyrelsen har redan idag mandat i regleringsbrevet att finansiera verksamhet som avser museijärnvägar med skatteanslaget. För övriga transportslag saknas ett sådant mandat. De beskrivna avgiftslättnaderna för övriga transportslag förutsätter att ett sådant mandat ges.

Vidare bör det noteras att avgiftsuttaget gentemot den kulturhistoriska verksamheten regleras i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter, som brukar beslutas årligen. Utgångspunkten för de avgiftsreduceringar som presenteras nedan är att de ska vara långsiktigt hållbara. Om kostnaden för avgiftslättnaderna blir alltför stor, är det dock nödvändigt att Transportstyrelsen har möjlighet att i framtiden reglera nivån på avgiftslättnaden.

Järnväg

Transportstyrelsen avser att genomföra avgiftslättnader inom följande avgifter:

1. tillstånds- och tillsynsavgift i egenskap av järnvägsföretag
2. tillstånds- och tillsynsavgift i egenskap av infrastrukturförvaltare
3. godkännande av tekniska system och delsystem
4. registerhållningsavgift i egenskap av fordonsägare.

För följande avgifter avser dock Transportstyrelsen att även i fortsättningen ta ut avgifter enligt självkostnad:

5. avgift i samband med godkännande och tillsyn inom utbildningsområdet.

För den tillsyn Transportstyrelsen utövar över museiföreningar i egenskap av att de är järnvägsföretag (1) respektive infrastrukturförvaltare (2) avser inte myndigheten att ta ut några avgifter och inte heller för den årliga registerhållningsavgiften för järnvägsfordon (4).

För godkännande av tekniska komponenter och delsystem (3) kommer Transportstyrelsen att även fortsättningsvis ta ut en nedsatt timtaxa och använda ett maxbelopp per ärende för museijärnvägar. Den nedsatta timtaxan är beslutad till 500 kronor per timme jämfört med ordinarie timtaxa som uppgår till 1 400 kronor per timme. Maxbeloppet per ärende är

beslutat till 5 000 kronor. Avgiften för godkännande av tekniska komponenter och delsystem är aktuell när organisationer vill få järnvägsutrustning godkänd. Transportstyrelsen bedömer att ett maximalt belopp på 5 000 kronor per sådant ärende inte får några påtagliga konsekvenser.

För avgifter inom utbildningsområdet (5) kommer Transportstyrelsen även fortsättningsvis att ta ut avgifter enligt självkostnad. Skälet är bland annat att dessa avgifter inte bedöms uppgå till en sådan nivå att de får påtagliga konsekvenser. Vidare konstateras att verksamheten är frivillig och också ger tillståndshavarna rätten att utbilda personal inom kommersiell verksamhet. En befrielse från avgiften anses därför ge upphov till en ej önskvärd konkurrenspåverkan.

Luftfart

Inom luftfartsområdet föreslår Transportstyrelsen att luftvärdighetsavgifter mot luftfartyg som är kulturhistoriskt intressanta inte tas ut. Vidare föreslår Transportstyrelsen att de organisationer som opererar luftfartyg och som för det ändamålet har ett så kallat auktorisationsbevis (AUB) avgiftsbefrias. I övrigt föreslår Transportstyrelsen att avgifter tas ut enligt självkostnadstäckning för samtliga avgifter som dessa luftfartygsägare kan beröras av.

Det bör noteras att det föreligger oklarheter kring en eventuell överföring av gamla militära luftfartyg till civilt register enligt vad som angavs i avsnitt 7.2.3. Myndigheten har därför för närvarande svårt att se omfattningen på de avgiftslättnader som föreslås. Myndigheten avser att arbeta för att införa avgiftslättnaderna enligt ovan redan från och med 2014. Men på grund av de oklarheter som föreligger behöver Transportstyrelsen fastställa en lämplig definition och överväga de kostnader som uppstår till följd av avgiftsreduktionen, innan beslut tas. Transportstyrelsen kan därför inte säga att dessa avgiftsreduktioner kommer att gälla redan från och med 1 januari 2014.

Sjöfart

Inom sjöfartsområdet föreslår Transportstyrelsen att inga avgifter tas ut för tillsynen över fartyg som är kulturhistoriskt intressanta.

Avgiftslättnaden omfattar tillsynsavgifterna för fartygen. Däremot föreslår Transportstyrelsen att avgifter tas ut enligt självkostnadstäckning för övriga avgifter som dessa fartygsägare kan beröras av. Skälet är främst att övriga avgifter inte bedöms uppnå sådana nivåer att avgiftsuttaget får några påtagliga konsekvenser för berörda brukare.

Vägtrafik

Inom vägtrafikområdet föreslås inga avgiftslättnader för kulturhistorisk verksamhet. Skälet för är främst att avgifterna inte bedöms uppgå till en sådan nivå att avgiftsuttaget får påtagliga och icke önskvärda konsekvenser.

8 Ekonomiska konsekvenser och alternativ finansiering

I avsnittet redogörs för de ekonomiska konsekvenserna av eventuella avgiftslättnader. De belopp för vilka det anses problematiskt att ta ut avgifter enligt full kostnadstäckning är en följd av den analys som genomförs i avsnitten 3-6 eller av den analys som genomförs angående kulturhistorisk verksamhet i avsnitt 7.

Eventuella avsteg från självkostnadsprincipen är således en följd av Transportstyrelsens bedömning att ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen kan ge upphov till oönskade konsekvenser eller att det anses motiverat att stödja verksamhet som i ett samhällsperspektiv kan betraktas som kulturhistoriskt intressant.

8.1 Ekonomiska konsekvenser

I avsnittet redogörs för de ekonomiska konsekvenserna vid eventuella avsteg från gällande finansieringsprinciper.

8.1.1 Kulturhistorisk verksamhet

Inom området föreslås en nedsättning av avgiftsuttaget, både i syfte att stödja en kulturhistoriskt intressant verksamhet och med hänsyn till de konsekvenser uttaget riskerar att få. Transportstyrelsen bedömer att ett uttag enligt självkostnad kan få påtagliga konsekvenser med nedläggning som följd. För att inte få allvarliga konsekvenser uppskattas de nödvändiga avgiftslättnaderna för den kulturhistoriska verksamheten uppgå till totalt 2,7 miljoner kronor och specificeras i respektive avsnitt nedan.

Museijärnvägar

Inom området uppgår de årliga kostnaderna inom myndigheten till totalt cirka 1,2 miljon kronor per år. Dock berör avgiftsuttaget flera produkter som vänder sig till museijärnvägar och Transportstyrelsen avser inte att reducera samtliga avgifter. Enligt den analys som genomförs i avsnitt 7 beträffande kulturhistorisk verksamhet, avser Transportstyrelsen inte att ta ut några tillsynsavgifter mot museijärnvägar i egenskap av att de är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare. Myndigheten avser inte heller att ta ut den årliga registerhållningsavgiften för järnvägsfordon. Däremot avser Transportstyrelsen att ta ut avgifter för godkännande av utbildningsanordnare och utbildningsplan enligt självkostnadsprincipen. För godkännande av tekniska komponenter och delsystem avser Transportstyrelsen låta den nuvarande "rabatten" kvarstå, vilket innebär en kostnadstäckningsgrad på 21 procent.

I tabellen nedan redogörs för kostnaden för de olika produkterna, vilken kostnadstäckningsgrad som Transportstyrelsen avser att eftersträva och vilken subvention från annan finansiering som blir nödvändig.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Kostnadstäckningsgrad</i>	<i>Subvention</i>
Tillstånd och tillsyn i egenskap av järnvägsföretag	0,4	0 %	0,4
Tillstånd och tillsyn i egenskap av infrastrukturförvaltare	0,1	0 %	0,1
Godkännande av tekniska komponenter eller delsystem	0,1	21 %	0,05
Godkännande och tillsyn av utbildningsanordnare, utbildningsplaner och examinatorer	0,4	100 %	0
Registerhållningsavgift	0,2	0 %	0,2
TOTALT	1,2	34 %	0,8

mnkr

Av sammanställningen framgår att Transportstyrelsen vid en avgiftslättnad behöver en alternativ finansiering som uppgår till 0,8 miljon kronor.

Veteranluftfartyg

Transportstyrelsen föreslår att det genomförs en avgiftsreduktion inom luftvärdighetsområdet: ingen luftvärdighetsavgift tas ut mot veteranluftfartyg och inte heller för auktorisationsbevis (AUB). I tabellen nedan framgår vad Transportstyrelsens kostnader är och vilken nivå på den alternativa finansieringen som bedöms vara nödvändig.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Kostnads-täckningsgrad</i>	<i>Subvention</i>
Avgift för luftvärdighetsbevis och auktorisationsbevis	1,2	0	1,2
TOTALT	1,2	0	1,2

mnkr

Av sammanställningen ovan framgår att Transportstyrelsen kan komma att behöva en alternativ finansiering som uppgår till 1,2 miljon kronor vid en avgiftslättnad.

Traditionsfartyg

Transportstyrelsen avser att reducera avgiftsuttaget för tillsyn av fartyg. Det föreslås att ingen tillsynsavgift tas ut för traditionsfartyg. I tabellen nedan framgår vad Transportstyrelsens kostnader är inom området och vilken nivå på den alternativa finansieringen som bedöms vara nödvändig.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Kostnads- täckningsgrad</i>	<i>Subvention</i>
Tillsyn av fartyg (endast traditionsfartyg)	0,7	0 %	0,7
TOTALT	0,7	0 %	0,7

mnkr

Av sammanställningen framgår att Transportstyrelsen vid en eventuell avgiftslättnad behöver en alternativ finansiering som uppgår till 0,7 miljon kronor.

8.1.2 Medicinska dispenser

Inom området medicinska dispenser anser Transportstyrelsen att ett avgiftsuttag enligt självkostnad får allvarliga konsekvenser. Detta har redan tidigare noterats av Transportstyrelsen, som därför genomfört avgiftslättnader inom området, bland annat med stöd av skattemedel som särskilt tilldelats myndigheten för ändamålet. Transportstyrelsen anser därför att frågan kring eventuella avgiftslättnader för medicinska dispenser redan är behandlad och myndigheten avser inte att genomföra några förändringar.

8.1.3 Övriga områden

Enligt konsekvensutredningen i avsnitt 3–6 har Transportstyrelsen identifierat några områden där ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen kan få betydande konsekvenser. Inom några områden bedömer myndigheten att man genom att se över verksamheten kan sänka kostnaderna i sådan utsträckning att ett avgiftsuttag enligt självkostnad är möjligt, utan att det får allvarliga konsekvenser.

Men inom två områden bedömer Transportstyrelsen att myndigheten inte kan genomföra sådana effektiviseringar att ett avgiftsuttag enligt självkostnadsprincipen inte får påtagliga konsekvenser. Dessa områden är flygoperatörer och verkstäder inom luftfartsområdet. De styrs i stor utsträckning av internationella regelverk, vilket medför att Transportstyrelsen inte har samma möjlighet att förenkla regler eller minska tillsynsinsatserna.

Flygoperatörer

Inom området uppgår de årliga kostnaderna till totalt 31,7 miljoner kronor per år. I den analys som genomfördes i avsnitt 4 redogjordes dock för att Transportstyrelsen anser det vara möjligt att ta ut avgifter enligt självkostnadsprincipen gentemot vissa grupper inom kollektivet utan att det får allvarliga konsekvenser. Genom att räkna bort de kostnader som kan

hänföras till dessa grupper får man en kvarvarande kostnadsmassa på 11,0 miljoner kronor, som inte till fullo kan finansieras med avgifter utan att ge allvarliga konsekvenser. Transportstyrelsen bedömer att en total kostnadstäckning på 78,5 procent är möjlig utan att avgifterna får allvarliga konsekvenser. Den möjliga kostnadstäckningsgraden kan dock skilja sig åt mellan olika grupper inom kollektivet.

I tabellen nedan redogörs för kostnaden gentemot de olika grupperna, vilken kostnadstäckningsgrad som anses möjlig och vilken alternativ finansiering som bedöms vara nödvändig för att undvika påtagliga konsekvenser.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Kostnads- täckningsgrad</i>	<i>Subvention</i>
Kommersiell flygtrafik med flygplan (EU-OPS)	20,7	100 %	0
Kommersiell flygtrafik med helikopter (JAR-OPS)	7,6	36,6%	4,8
Bruksflyg flygplan	1,9	39,7%	1,1
Bruksflyg helikopter	1,1	36,6%	0,7
Ballongflyg	0,4	39,7%	0,2
TOTALT	31,7	78,5 %	6,8

mnkr

Av sammanställningen framgår att Transportstyrelsen vid en eventuell avgiftslättnad behöver stöd av en alternativ finansiering som uppgår till 6,8 miljoner kronor.

Tillverkare och verkstäder inom luftfartsområdet

Inom området uppgår de årliga kostnaderna till totalt 33,9 miljoner kronor per år. I den analys som genomfördes i avsnitt 4 redogjordes dock för att Transportstyrelsen anser det vara möjligt att ta ut avgifter enligt full självkostnadstäckning gentemot vissa grupper inom kollektivet utan att det får allvarliga konsekvenser. Genom att räkna bort de kostnader som är hänförliga till dessa grupper erhålls en kvarvarande kostnadsmassa på 28,1 miljoner kronor, som inte till fullo kan finansieras med avgifter utan att det får påtagliga konsekvenser.

Transportstyrelsen bedömer att en kostnadstäckning på 33,9 procent är rimlig utan att avgifterna får påtagliga konsekvenser. Den möjliga kostnadstäckningsgraden kan dock skilja sig åt mellan olika grupper inom kollektivet.

I tabellen nedan redogörs för kostnaden mot de olika grupperna, vilken kostnadstäckningsgrad som anses möjlig och vilken alternativ finansiering som blir nödvändig för att undvika negativa konsekvenser.

<i>Avgiftsposter</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Kostnads- täckningsgrad</i>	<i>Subvention</i>
Tillverkningsverkstäder (POA)	3,0	100 %	0
Underhållsverkstäder (Del 145)	11,9	79,4%	2,4
Luftvårdighetsorganisationer enligt Del M kapitel G	18,3	56,8%	7,9
AUB	0,3	79,4%	0,1
Luftvårdighetsorganisationer enligt Del M kapitel F	0,4	79,4%	0,1
TOTALT	33,9	69,0 %	10,5

mnkr

Av sammanställningen framgår att Transportstyrelsen vid en eventuell avgiftslättnad behöver stöd av en alternativ finansiering som uppgår till 10,5 miljoner kronor.

För att Transportstyrelsens avgifter inte ska få allvarliga konsekvenser inom luftfarten bedömer således myndigheten att det totalt finns behov av stöd från en alternativ finansiering som uppgår till 17,3 miljoner kronor.

8.1.4 Andra myndigheter och instanser

Transportstyrelsens redogörelse för områden som myndigheten inte avser att ta ut avgifter inom enligt självkostnadstäckning kan medföra viss ytterligare kostnadsökning för andra myndigheter och instanser. Det gäller främst organisationer som kommer att stödja Transportstyrelsen i bedömningen av kulturhistoriska värden. Men Transportstyrelsen har utvecklat metodiken för bedömningen i samråd med dessa organisationer och generellt bedöms inte deras stöd till Transportstyrelsen ge upphov till några påtagliga kostnadsökningar för dem. Dock har Flygvapenmuseum flaggat för att en större mängd ärenden kan inkomma initialt, vilket innebär att de kan komma att belastas med en ej försumbar kostnad vid införandet av avgiftslättnader.

Ytterligare en grupp som kan komma att belastas med vissa kostnadsökningar är domstolar, om det blir nödvändigt med ytterligare prövningar i dessa. Bedömningen görs dock att Transportstyrelsens avgiftsreduktioner inom vissa områden inte kommer att ge upphov till några påtagliga kostnader för dessa instanser.

9 Verksamhetsmässiga insatser inom järnvägsområdet

9.1 Förenklad tillsyn eller andra förenklingar i hanteringen

9.1.1 Minskad tillsynsinsats för infrastrukturförvaltare som endast har eget gods på egen infrastruktur

”Berör endast små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att frigöra resurser och möjliggöra en omfördelning av medel till sådan verksamhet där de gör mest nytta och har störst effekt.

Beskrivning: Genom att tillämpa riskbaserad tillsyn kan Transportstyrelsen minska tillsynsinsatserna gentemot organisationer som endast bedriver trafik på egna spår. Riskerna inom sådan verksamhet anses vara betydligt lägre än inom trafik på huvudspår. Att minska tillsynsinsatserna gentemot grupper där riskerna är små frigör resurser som antingen kan fördelas mot annan verksamhet eller kan användas för att minska myndighetens kostnader.

Utfall/erfarenheter: Det har inte förekommit några händelser på grund av utebliven tillsyn. Transportstyrelsen bedömer att förenklingen underlättar för berörda brukare utan ökade risker inom transportsystemet.

9.1.2 Förenklad tillståndsprovning

”Berör endast små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att underlätta för organisationer som har vissa begränsningar i sina verksamheter.

Beskrivning: För företag utan personal i säkerhetstjänst och som endast trafikerar sin järnvägsinfrastruktur med eget gods och med en rörelse åt gången har ett antal förenklingar genomförts:

- Enklare ansökningsblanketter med färre frågor.
- Ingen lämplighetsprovning (RPS-kontroll) av infrastrukturansvariga.
- Inga krav på CV för infrastrukturansvariga om järnvägsverksamheten inte är huvudnäringen.
- Minskade krav på ekonomiska uppgifter för företag. För befintliga företag hämtar Transportstyrelsen uppgifter direkt från UC. För nystartade verksamheter begärs en budget in.

Utfall/erfarenhet: Ingen utvärdering av de genomförda förenklingarna har ännu genomförts.

9.1.3 Förtydligande av krav vid godkännande av delsystem

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer".

Syfte: Att minska brukarens tid för att ta fram ansökningsmaterial och att minska risken för sena ändringar i berörd konstruktion.

Beskrivning: Transportstyrelsen har tagit fram och förbättrat vägledningarna till de föreskrifter som styr godkännande av delsystem. Utgångspunkten är att dessa vägledningarna ska förtydliga vilka krav som ställs för att få fordon och tekniska delsystem godkända. Ansökningarna blir enklare att göra och risken för sena ändringar i konstruktionen minimeras, vilket annars är mycket kostsamt för berörda brukare.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har noterat att inkomna frågor är betydligt mer initierade tidigt i projektet, och myndigheten bedömer därför att vägledningarna gett effekt. I övrigt har ingen uppföljning av den aktuella insatsen genomförts.

9.2 Regelförenklningar

9.2.1 Tillämpning av korsacceptans vid godkännande av fordon

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer".

Syfte: Att frigöra resurser och möjliggöra en omfördelning av medel till sådan verksamhet där de gör mest nytta.

Beskrivning: Transportstyrelsen har tillsammans med ett antal omgivande länder (Norge, Danmark, Tyskland och Finland) identifierat några områden där länderna har lika eller motsvarande regler. Vidare har länderna inom dessa områden kommit överens om att inte granska företag och organisationer som redan är godkända i andra länder. Insatsen innebär färre godkännanden, vilket medför att resurser i stället kan föras mot andra verksamheter eller att myndighetens kostnader kan minska.

Utfall/erfarenhet: Insatsen i sin nuvarande form har nyligen genomförts så det går ännu inte att dra några konkreta slutsatser av den. Eftersom Transportstyrelsen redan tidigare tillämpat korsacceptans, bör effekterna bli begränsade. Dock bedöms det bli tydligare inom vilka områden korsacceptans accepteras.

9.3 E-lösningar och administrativa insatser

9.3.1 Digital hantering av tillståndsärenden

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer".

Syfte: Att förenkla tillståndsprövningen för berörda brukare och minska resursåtgången inom myndigheten.

Beskrivning: I samband med tillståndsansökningar för infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, utbildningsanordnare, examinatorer och lokförarbevis har Transportstyrelsen arbetat fram en elektronisk ansökan. Insatsen innebär att berörda brukare inte behöver fylla i och skicka in pappersblanketter, vilket är en administrativ förenkling. Dessutom innebär det att Transportstyrelsen får in rätt underlag direkt utan behov av komplettering.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen bedömer att insatsen inneburit en minskad administration och kortare handläggningstider för berörda brukare.

9.3.2 Systemstöd för att underlätta insamlandet av information från myndighetens brukare

"Insatsen är inriktad mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer".

Syfte: Att underlätta inhämtandet av nödvändig information från myndighetens brukare.

Beskrivning: Transportstyrelsen har utvecklat en tjänst som innebär att företagen kan redovisa uppgifter i samband med ekonomisk tillsyn (särredovisning) direkt via internet. Tjänsten underlättar för såväl berörda brukare som för myndigheten.

Utfall/erfarenhet: Det utarbetade gränssnittet har inneburit en minskad administrativ börda för myndighetens brukare och en förenklad hantering för Transportstyrelsen.

10 Verksamhetsmässiga insatser inom luftfartsområdet

10.1 Regelförenklingar

10.1.1 Översyn av möjliga förenklingar för allmänflyget

Syfte: Att förenkla gällande regelverk för icke-kommersiell trafik för att möjliggöra minskade tillsynsinsatser och därigenom göra kostnadsbesparingar eller omprioritering av myndighetens resurser.

Beskrivning: Inom Transportstyrelsen pågår ett projekt som syftar till att underlätta regelverket för allmänflyget. Det aktuella regelverket är nationellt och projektet drivs inom Transportstyrelsen. Projektet ska – för de regler som inte omhändertas av EASA:s regelverk – föreslå förenklingar så långt det är möjligt utan att det får en negativ påverkan på flygsäkerhet, miljö eller hälsa. Förenkling kan för luftfartygsägare och brukare innebära bättre struktur och ett tillgängligare regelverk. Förenkling kan också innebära att regler tas bort eller ersätts med information m.m. I översynen analyseras exempelvis följande frågor: Ska Transportstyrelsen utöva tillsyn över allmänflyget eller ska man erbjuda information för att öka flygsäkerheten? Hur mycket av tjänsterna ska läggas ut på den delegerade verksamheten?

10.1.2 Genomgång av regelverk för nationella certifikat

Syfte: Att inte skapa onödiga krav på de certifikatinnehavare som omfattas av nationella krav.

Beskrivning: Transportstyrelsen verkar för att så långt det är möjligt se till att de certifikattyper som inte omfattas av EU-regelverk inte heller omfattas av en onödig kravbild. För närvarande är vissa sådana föreskrifter utskickade på remiss.

10.1.3 Ej tidsbegränsade tillstånd inom utbildningsområdet och certifikatområdet

Syfte: Att minska den administrativa bördan för berörda brukare.

Beskrivning: En administrativ förenkling för företagen är att de nuvarande tidsbegränsade tillstånden för flygutbildningsorganisationer kommer att ersättas med tillstånd som inte är tidsbegränsade, när de nya EU-bestämmelserna börjar tillämpas. Sådana förenklingar kan också ses på certifikatområdet: tidsbegränsningen av certifikatens giltighetstid försvinner i samband med införandet av nya regelverk under 2013. Förändringarna medför minskad administrativ börda för organisationer och individer.

10.2 E-lösningar och administrativa insatser

10.2.1 Införande av nytt verksamhetssystem (EMPIC)

Syfte: Att förbättra möjligheterna till effektivare arbetsmetoder med kostnadsbesparingar som följd.

Beskrivning: Transportstyrelsen har infört ett nytt verksamhetsstödsystem (EMPIC), vilket kommer att medföra förändringar för såväl myndigheten som för ett antal olika grupper av berörda brukare. För myndigheten bedöms verksamhetssystemet underlätta tillsynsarbetet på sådant sätt att kostnadsbesparingar genereras. Vilka insatser som erhålls för berörda brukare kan variera mellan olika grupper. Transportstyrelsens ambition är dock att förenkla hanteringen i så stor utsträckning som möjligt, bland annat genom förändrade rutiner i samband med in- och utdata. Nedan ges ett par konkreta exempel på förenklingar som verksamhetssystemet har gett upphov till.

Från 2012/2013 erbjuds flygläkarna möjlighet att arbeta med resultatet av sina läkarundersökningar av certifikatinnehavare direkt i EMPIC. Resultatet av undersökningarna dokumenteras i en modul i EMPIC. Därigenom kan de där också godkänna personens hälsostatus och underlaget finns registrerat direkt i systemet, vilket underlättar den administrativa hanteringen. Det finns också tankar om möjligheter till webbåtkomst för olika funktioner och möjligheter att arbeta i så kallade arbetsflöden m.m. Men denna utveckling är under planering och hur fort den drivs framåt beror på hur olika utvecklingsinsatser prioriteras, vilket i sin tur beror på användarländernas önskemål. Användarna av systemet är de olika flygmyndigheterna runt om i världen, som i allt större omfattning handlar upp detta system för verksamhetsstöd.

10.3 Delegerad verksamhet

10.3.1 Delegering av rätten att utfärda kabinbesättningsintyg

Syfte: Att överlåta en del av ansvaret för godkännande till andra aktörer för att minska myndighetens kostnadsmassa.

Beskrivning: Från och med den 8 april 2013 ska kabinbesättningsintyg utfärdas i enlighet med nya EU-bestämmelser. Enligt regelverket ska intyget utfärdas av Transportstyrelsen eller av en organisation som myndigheten har givit rätten att utfärda intygen. Transportstyrelsen har för avsikt att delegera rätten att utfärda intyget till utbildningsorganisationer som utbildar

kabinbesättningar och till flygoperatörer som bedriver kommersiella flygtransporter. Redan idag utfärdar organisationerna intyg till kabinbesättningar, men de nya reglerna innebär en ytterligare formalisering av utfärdandet. Trots formaliseringen ser Transportstyrelsen ingen anledning till att utfärda intygen utan bedömer att en delegering medför en effektivare och enklare hantering för den som ansöker om ett intyg.

11 Verksamhetsmässiga insatser inom sjöfartsområdet

11.1 Förenklad tillsyn eller andra förenklingar i hanteringen

11.1.1 Ge Sjöfartsverket förutsättningar att genomföra direkt kontroll

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer".

Syfte: Att förenkla tillsynen genom att ge Sjöfartsverket förutsättningar att genomföra en direkt kontroll.

Beskrivning: Genom att skicka ut listor från Transportstyrelsens verksamhetssystem BUMS över giltiga lotsdispenser till Sjöfartsverket möjliggör vi att Sjöfartsverket kan kontrollera om fartyg som uppger att de har dispens verkligen har det.

Utfall/erfarenhet: Ingen utvärdering har ännu skett.

11.1.2 Samordnad tillsyn

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer".

Syfte: Att minska antalet tillsynstillfällen och minska kostnaderna för tillsynen.

Beskrivning: Ett system för integrerad tillsyn för godkänd säkerhetsorganisation (ISM) och systematisk arbetsmiljöarbete (SAM) har införts för alla fartyg som omfattas av krav på ISM. Införandet av systemet innebär att antalet förrättningstillfällen har begränsats och att kostnaderna för svenska rederier därmed hållits så låga som möjligt. Anledningen till att myndigheten identifierat denna synergi är att tillsynsmetodiken för både ISM och SAM bygger på systemtillsyn, där funktionsregler snarare än detaljregler dominerar. Enkelt kan det uttryckas som att man nu har ett ledningssystem i stället för två.

Utfall/erfarenhet: Ingen utvärdering har ännu skett.

11.1.3 Förlängda besiktningsintervall för ISM

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer".

Syfte: Att minska antalet tillsynstillfällen och minska kostnaderna för tillsynen.

Beskrivning: Besiktningsintervallet för godkänd säkerhetsorganisation (ISM) har ändrats. Transportstyrelsen har anpassat de svenska reglerna avseende godkänd säkerhetsorganisation för rederier och fartyg till den nivå

som råder internationellt, genom att besiktningsintervallet ändrats från en årlig besiktning till två besiktningar under en femårsperiod. Denna ändring underlättar för svenska rederier genom en ökad flexibilitet framförallt vad avser tidpunkten när besiktningen ska genomföras och ger ett lägre avgiftsuttag genom färre förrättningstimmar.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har här gjort bedömningen att ändringen innebär en besparing om 57 300 kronor under certifikatsperioden för ett rederi med ett typfartyg som presenterats i Transportstyrelsens slutrapport³. Myndigheten anser inte att förändringen föranlett en sämre sjösäkerhet.

11.1.4 Införande av systemtillsyn av ISM

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att minska myndighetens tillsynsinsatser och därmed kostnaderna för tillsynen.

Beskrivning: I samband med den internationella ISM-kodens implementering har Transportstyrelsen arbetat med att ta fram en tillsynsmodell, där myndigheten genom systemtillsyn utövar tillsyn över svenska fartygs egenkontrollsystem. Det övergripande syftet med ISM-koden är att se till att rederierna har ett fungerande underhållssystem och rutiner för ett effektivt säkerhetsarbete, vilket är en viktig faktor för att se till att fartyg håller en hög nivå avseende sjösäkerhet, miljö och skydd. Möjligheten att koppla fartygens underhållssystem direkt till Transportstyrelsens tillsynssystem har påbörjats. Arbetet med systemtillsyn bedrivs i nära samarbete med rederierna och deras branschorganisationer (Sveriges Redareförening och Skärgårdsredarna). Avgiftsuttaget bedöms bli mindre genom färre förrättningstimmar.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen bedömer att förändringen har föranlett en minskad resursinsats för myndigheten utan att sjösäkerheten har försämrats.

11.1.5 Översyn av nationellt regelverk

”Mot samtliga brukare av regelverken men berör i huvudsak små och medelstora organisationer”

Syfte: Transportstyrelsen planerar att genomföra en genomgripande revidering av det nationella regelverket som Sverige och Transportstyrelsen själva har rådighet över. Syftet är att möjliggöra högre efterlevnad av

³ Slutrapport av regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg TSS 2009-5460.

säkerhets- och miljökrav och en effektivare tillsyn samt uppnå enklare tillämpning och teknikutveckling.

Beskrivning: De aktuella regelverken är sedan många år delvis föråldrade och svåra att tillämpa för såväl branschen som Transportstyrelsen. Dessutom är regelverken för olika segment spridda i många olika föreskrifter. Revideringen ska leda till en helt ny struktur med mål och funktionsbaserade regler.

11.1.6 Utökad delegering av tillsynsverksamhet

Transportstyrelsen planerar att genomföra en studie om ytterligare delegering av tillsynsverksamheten för fartyg i nationell trafik. Studien är planerad att genomföras under 2013.

11.2 Regelförenklingar

11.2.1 Ändringar av kraven för erhållande av behörighet som fartygsbefäl klass VII

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att minska tiden som det tar att få behörighet som fartygsbefäl klass VII, vilket i sin tur minskar tiden som det tar att få en behörighet som fartygsbefäl klass VI.

Beskrivning: Förändringen trädde ikraft den 1 april 2010. Genom att reducera praktikkravet för behörigheten fartygsbefäl klass VII inre fart från 24 månader till 18 månader kommer den tid som det tar att få behörigheten att kortas med minst ett kalenderår, eftersom en sjöman normalt arbetar maximalt 6 månader per år. Som en kompensation till det kortare praktikkravet ställs krav på att minst 9 månader är fullgjorda som matros. Regeländringen kommer att gynna skärgårdsredarna, eftersom rekryteringen till de större fartygen underlättas av att fler personer kommer att ha föreskrivna behörigheter.

Utfall/erfarenhet: Åtgärderna har inneburit att det har blivit lättare att rekrytera och att det blivit fler behöriga sjömän tillgängliga på arbetsmarknaden.

11.2.2 Ändringar av kraven för erhållande av behörighet som fartygsbefäl klass VI

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att minska tiden som det tar att bli behörig som befälhavare i de större skärgårdsfartygen.

Beskrivning: Förändringen trädde ikraft den 1 april 2010. Kravet på bruttodräktighetsgränsen för att erhålla behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart ändras från 50 till 20 brutto.

Utfall/erfarenhet: Åtgärderna har inneburit att det har blivit lättare att rekrytera och att det blivit fler behöriga sjömän tillgängliga på arbetsmarknaden.

11.2.3 Förnyelse av radiobehörighet

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att minska kostnaden för den enskilde sjömannen som avser att förnya sin radiobehörighet (ROC) och öka tillgången på sjömän med giltiga ROC-behörigheter.

Beskrivning: Förändringen trädde ikraft den 1 april 2010. Förutsättningarna för att få giltighetstiden förlängd för ett behörighetsbevis om specialbehörighet, som begränsat behörig radiooperatör i GMDSS (ROC), är att ha tjänstgjort till sjöss i minst ett år under de senaste 5 åren eller ha genomgått en ny utbildning

För vissa kategorier av sjömän är det svårt att leva upp till kravet om 12 månaders sjöpraktik. De är då tvungna att genomgå utbildningen på nytt. Genom att införa en möjlighet att genomgå en fortbildningskurs på en dag i stället för hela utbildningen, som omfattar 3 dagar, kommer det att innebära att den totala kostnaden per person halveras. Genom att det blir betydligt billigare att förnya behörigheten kommer förmodligen fler att välja att göra det, vilket innebär att antalet personer med giltiga behörigheter ökar. Det gör det lättare för företagen att hitta behörig personal till sina fartyg.

Utfall/erfarenhet: Minskade kostnader för utbildning och ökad tillgänglighet av sjömän med giltiga ROC-behörigheter.

11.2.4 Lättnad av kraven på utkik och reseplanering

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att med bibehållen sjösäkerhet genom funktionsanpassning och uppdatering/modernisering anpassa regelverket till modern teknik och möjliggöra en större flexibilitet för dem som bedriver sjöfart med små fartyg i inre fart.

Beskrivning: Transportstyrelsen har via föreskriftsändringar gjort reseplaneringen enklare genom att papperssjökort inte längre behöver användas och att den planerade kursen inte heller behöver läggas ut när det

gäller små fartyg i inre fart. Dessutom har föreskriftsförändringarna gjort det möjligt att fartygsbefälet på sådana fartyg, under vissa förutsättningar, får vara ensamt på bryggan, även då det inte är dagsljus.

Utfall/Erfarenhet: Transportstyrelsen bedömer att förändringarna bör ge möjlighet till sänkning av såväl tidsåtgången som de administrativa kostnaderna, eftersom regelverket genom sin anpassning till modern teknik möjliggör en större flexibilitet och därigenom blir lättare att använda.

11.2.5 Krav på krishantering för maskinbefäl i ångfartyg försvinner

"Berör endast små och medelstora organisationer".

Syfte: Att ta bort ett krav som inte var anpassat till ångdrivna kulturhistoriska fartyg.

Beskrivning: Förändringen trädde i kraft den 1 januari 2012

Utfall/erfarenheter: Kostnaden för utbildningen (10 000–15 000 kronor per individ) och för behörigheten (1 100 kronor per individ) har försvunnit.

11.2.6 Förenklade utbildningskrav

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att minska rederiets kostnader för extern utbildning och göra det lättare för rederiet att planera in utbildningen på tid som passar för verksamheten.

Beskrivning: Redare får själv möjlighet att utbilda manskapet ombord på HSC-fartyg i utbildningar enligt HSC-koden. Förändringen trädde i kraft den 1 januari 2012

Utfall/erfarenheter: Kostnaderna har minskat och planeringen har förenklats

11.2.7 Förändrade regler för giltighetstid för behörighetsbevis

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Sjömannen ska inte "förlora" tid på sin nuvarande behörighet genom att den förnyas innan giltighetstidens utgång.

Beskrivning: Om ett behörighetsbevis förnyas under giltighetstidens sista 6 månader, kan den nya giltighetstiden börja gälla dagen efter det att den gamla giltighetstiden gått ut. Förändringen trädde i kraft den 1 januari 2012.

Utfall/erfarenheter: Ingen utvärdering av de genomförda insatserna har ännu genomförts.

11.2.8 Förenklade krav vid förnyelse av vissa specialbehörigheter.

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att minska kraven på hur länge en person ska ha tjänstgjort för att erhålla förnyad behörighet, vilket gör det lättare för sjömännen att få förnyelse och för rederiet att få behörig besättning

Beskrivning: Förnyelse av specialbehörighet för krishantering, olja, kemikalier, gas och farligt gods i förpackad form ska kunna erhållas mot bakgrund av 3 månaders tjänstgöring under senaste 5-årsperioden istället för 12 månader. Förändringen trädde i kraft den 1 januari 2012

Utfall/erfarenheter: Fortbildningskurser kommer inte att behövas lika ofta, vilket leder till minskade kostnader. Fler sjömän är behöriga, vilket gör det enklare för redaren att bemanna upp sina fartyg.

11.2.9 Förenklade krav vid förnyelse av GOC-behörighet

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att minska kraven på hur länge en person ska ha tjänstgjort för att erhålla förnyad behörighet, vilket gör det lättare för sjömännen att få förnyelse och för rederiet att få behörig besättning

Beskrivning: Ny möjlighet till förnyelse av behörighet som allmän behörig radiooperatör (GOC) mot bakgrund av minst 3 månaders tjänstgöring under de sista 6 månadernas giltighet för behörigheten. Förändringen trädde i kraft den 1 januari 2012.

Utfall/erfarenheter: Fortbildningskurser kommer inte att behövas lika ofta, vilket leder till minskade kostnader. Fler sjömän är behöriga, vilket gör det enklare för redaren att bemanna sina fartyg.

11.2.10 Förenklade krav vid förnyelse av ROC-behörighet

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att minska kraven på hur länge en person ska ha tjänstgjort för att erhålla förnyad behörighet, vilket gör det lättare för sjömännen att få förnyelse och för rederiet att få behörig besättning.

Beskrivning: Ny möjlighet till förnyelse av behörighet som begränsad radiooperatör (ROC) mot bakgrund av minst 3 månaders tjänstgöring under de sista 6 månadernas giltighet för behörigheten. Förändringen trädde i kraft den 1 januari 2012.

Utfall/erfarenheter: Fortbildningskurser kommer inte att behövas lika ofta, vilket leder till minskade kostnader. Fler sjömän är behöriga, vilket gör det enklare för redaren att bemanna sina fartyg.

11.2.11 Anpassade behörighetskrav för seglande traditionsfartyg

"Berör endast små och medelstora organisationer".

Syfte: Att minska kostnader och ge bättre möjligheter att få behörigt manskap.

Beskrivning: Det tidigare utbildningskravet anpassas till de moment som är nödvändiga för seglande traditionsfartyg. Det innebar en halvering av utbildningen. Tidigare uppgick utbildningen till en termins heltidsstudier. Transportstyrelsen öppnar upp för möjligheten att låta ett certifikat för Yachtmaster Offshore/Master of Yachts (godkänt av MCA) vara behörighetsgrundande. Det är en vanlig utbildning i Europa, och den kommer därför att underlätta rekryteringen av befäl ombord på fartygen. Fartygen hade tidigare krav om att däcksmanskapet skulle ha en matrosbehörighet för traditionsfartyg, vilket krävde 90 dagars sjötid. Det kravet har tagits bort och ansvaret har i stället lämnats över till redaren/föreningen att bedöma erfarenhetsnivån på manskapet.

Utfall/erfarenheter Detta ger en tidsmässigt kortare grundutbildning. En kortare utbildningstid leder till minskade kostnader för sjömannen med avseende på minskat inkomstbortfall.

11.2.12 Ändrat beräkningssätt för fartygets längd för seglande traditionsfartyg

"Berör endast små och medelstora organisationer".

Syfte: Att lätta på bemanningskraven och ta bort svenska särkrav.

Beskrivning: Flera andra länder inom EU har använt sig av ett annat mått för att bedöma bemanningsnivån på seglande skolfartyg. I Sverige har vi använt oss av fartygets största längd (loa), medan många andra länder använt sig av en räkneform enligt ITC-69. Att räkna ett fartyg enligt ITC-69 innebär i samtliga fall att längden på fartygen blir kortare än enligt vårt tidigare sätt att mäta fartygen. Det innebar i sin tur att en handfull fartyg som tidigare låg över brytgränsen på 24 meter nu hamnade under och därför har fått lättare bemanningskrav.

Utfall/erfarenheter: Det har blivit enklare för redarna/organisationerna att bemanna sina fartyg.

11.2.13 Möjlighet för redaren att till viss del själv utbilda sin personal

"Berör endast små och medelstora organisationer".

Syfte: Redaren utbildar själv sin personal.

Beskrivning: Genom en ändring av 1 kap. 13 § förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal skapas ett utrymme för att redaren själv ska kunna utbilda sin personal. Idag krävs att utbildning i grundläggande säkerhet och passagerarsäkerhet genomförs av en utbildningsanordnare som godkänts av Transportstyrelsen. Ett sådant godkännande kräver enligt 13 § ett godkänt kvalitetssystem. Kvalitetssystemet är omfattande och arbetskrävande att skapa och förvalta. För utbildningarna ”grundläggande säkerhet” och ”passagerarsäkerhet” föreslås därför att detta kvalitetssystem får ersättas av rederiets befintliga ISM-system⁴. På så sätt skapas förutsättningar för att i föreskrift beskriva redarens möjlighet att i inre fart utbilda sin besättning.

Utfall/erfarenheter: Redarnas kostnader har minskat och planeringen har förenklats

11.2.14 Förenklade regler för lotsning

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”

Syfte: Att minska berörda brukares krav på lots och att minska handläggningstiderna för lotsdispenser så att såväl myndighetens som brukarnas kostnader blir lägre.

Beskrivning: Främst innebär insatsen att Transportstyrelsen slopar kraven på lots i flera områden. Insatsen genomförs också i vissa fall på så sätt att storleken på fartyg som kan trafikera farleden höjs. Vidare har kravet på att en befälhavare är skyldig att anlita två lotsar tagits bort, och det är numera upp till lotsutövaren att hålla i flera lotsar om behov finns. Insatsen innebär att brukare i mindre utsträckning behöver anlita lots, eller ansöka om lotsdispenser, vilket ger dem en kostnadsbesparing. För Transportstyrelsen innebär insatsen en kostnadsbesparing, då myndigheten inte längre behöver utfärda lika många lotsdispenser.

Utfall/erfarenheter: Kostnaderna har minskat och planeringen har förenklats

11.2.15 Översyn av mönstringslag och mönstringsförordning

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”

Syfte: Transportstyrelsen planerar en översyn av mönstringslagen och mönstringsförordningen för att bättre anpassa dem till dagens tekniska lösningar och för att tydliggöra kraven om mönstring.

Beskrivning: En del av arbetet består av att utreda möjligheten att ta bort kravet på läkarintyg för intendenturpersonal, som inte ingår i

⁴ ISM-system - kvalitetssäkringssystem för säkerhet som bygger på ISO 9000.

säkerhetsorganisationen ombord, i fartområdet inre fart. Bestämmelsen om sjömansrulla är i vissa delar otidsenlig och behöver omarbetas. I allt större omfattning inrapporteras mönstringarna idag elektroniskt, vilket gör att förordningen behöver anpassas. Det blir därmed enklare och mindre tidskrävande för företagen att sätta sig in i den lagstiftning som rör mönstring. Därtill kommer ett enklare rekryteringsförfarande för företagen om kravet om läkarintyg för intendentur avskaffas, genom att fler personer blir tillgängliga för anställning. Idag är enbart de som har ett läkarintyg för sjöfolk direkt tillgängliga för tjänstgöring ombord.

11.2.16 Ändring av lagen (1980:424) och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Transportstyrelsen planerar en översyn av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, den så kallade vattenföroreningslagen, i syfte att förenkla den och göra den överskådligare.

Beskrivning: Den aktuella lagen trädde i kraft den 1 januari 1981 och ersatte då lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet.

Regleringen av förorening från fartyg har under åren efter tillkomsten av vattenföroreningslagen utvecklats i mycket stor omfattning. Ett flertal av annexen i MARPOL 73/78 har trätt i kraft. Den så kallade Östersjöstrategin om mottagning av fartygsgenererat avfall och tillhörande frågor infördes 2001. Detta i kombination med implementeringen av ett antal direktiv och tillkomsten av EG-förordningen 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg har medfört att vattenföroreningslagen ändrats nästan ett 30-tal gånger. Den stora mängden ändringar har lett till att den nuvarande vattenföroreningslagen är mycket svår att överblicka och har stora brister i både användarvänlighet och systematik.

Den föreslagna ändringen skulle syfta till att förbättra läsbarheten och dispositionen av lagen (och även förordningen), vilket skulle medföra en ökad användarvänlighet och därigenom en ökad möjlighet till efterlevnad av bestämmelserna.

För att förbättra vattenföroreningslagen krävs, enligt Transportstyrelsens uppfattning, en annan disposition och så mycket genomgripande förändringar att den nuvarande vattenföroreningslagen bör ersättas av en ny lag. Som en följd bör den nuvarande förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg ersättas av en ny förordning. Eftersom bestämmelser på miljöområdet tenderar att förändras i snabb takt, bör en ny

vattenföreningsslag dessutom utformas så att framtida ändringar blir lätta att infoga. Främsta effekterna kommer att utgöras av tidsvinst samt en vinst i företagarnas upplevelse av att regelsystemet förenklats.

11.2.17 Ändring av 5 kap 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att underlätta den administrativa bördan för ombordpersonal som är belastad med rapporteringskrav i många andra hänseenden.

Beskrivning: Den åtgärd som planeras är att listor över skyddsombud och skyddskommitté inte längre behöver ges in till myndigheten. Listan hämtas idag från myndighetens webbplats och fylls i och skickas digitalt eller med vanlig post. Motsvarande ändring har genomförts i 10 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166). Åtgärden förväntas ge en ungefärlig minskning av företagens gemensamma kostnad för insparad arbetstid och portokostnader med 20 000 kronor. Beräkningen är gjord på de 300 fartyg som enligt kraven ska ha skyddsombud ombord.

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till ändring av lagen om sjöfartsskydd som skulle möjliggöra en delegering av tillsynen med stöd av nämnda lag.

Transportstyrelsen kan konstatera att såväl EU:s regler som de internationella reglerna tillåter att vissa uppgifter fullgörs av så kallade erkända sjöfartsskyddsorganisationer, dvs. organisationer med kunskap i skyddsfrågor och om fartyg. En sådan organisation kan få i uppgift att bland annat godkänna skyddsplaner för fartyg samt besiktiga och utfärda certifikat för fartyg.

11.2.18 Öka lotspliktsgränsen på Vänern

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte/beskrivning: Transportstyrelsen överväger en regelförenkling för att möjliggöra att fler fartyg kan trafikera Vänerns öppna vattenområden utan lots. Insatsen skulle innebära både en direkt lägre kostnad och en minskad administration för berörda brukare.

11.2.19 Se över alla lotsleders lotspliktsgränser

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte/beskrivning: Transportstyrelsen överväger att se över befintliga lotspliktsgränser för att om möjligt öka eller stärka gränserna vid behov.

11.3 E-lösningar och administrativa insatser

11.3.1 Framtagande av redarwebb

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att förenkla mönstringsförfarandet för redaren som tidigare var tvungen att använda en pappersblankett och minska resursåtgången inom myndigheten.

Beskrivning: Transportstyrelsen har arbetat fram en möjlighet till elektronisk rapportering av sjötid. Redaren är genom lag skyldig att rapportera varje sjöman som tillträder eller frånträder en befattning ombord. Den elektroniska mönstringen förenklar redarens mönstringsförfarande och tid sparas. Det innebär också att Transportstyrelsen slipper en manuell inmatning av de uppgifter som tidigare skickades in via pappersblanketter

Utfall/erfarenhet: Det sker en kontinuerlig ökning av användandet och omdömena om tjänsten har varit positiva. Transportstyrelsen bedömer att Redarwebben minskat de administrativa bördorna för redarna, samtidigt som Transportstyrelsen kunnat frigöra resurser.

11.3.2 Framtagande utbildarwebb

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att förenkla inrapporteringen och administrationen av utfärdade utbildningsbevis för berörda brukare och minska resursåtgången inom myndigheten.

Beskrivning: Transportstyrelsen har utarbetat en webbtjänst för godkända utbildningsanordnare inom sjöfart för att förenkla inrapporteringen av elevers genomgångna utbildningar. Ett utbildningsbevis utgör den teoretiska grunden för en behörighet eller ett certifikat, vilket innebär att eleven inte behöver skicka sitt utbildningsbevis till Transportstyrelsen vid en ansökan. Det innebär också att utbildningsanordnaren inte heller behöver ge eleven ett utbildningsbevis i pappersformat utan kan hänvisa till de inrapporterade utbildningsfilerna som Transportstyrelsen använder vid utfärdande av behörighet/certifikat. Detta innebär en administrativ förenkling för såväl utbildaren som eleven. Tjänsten skapar också förutsättningar för helt digitala ansökningar.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen gör bedömningen att insatsen inneburit en minskad administration och medfört enklare ansökningsförfaranden för utbildningsanordnarens elever.

Transportstyrelsens arbetsinsats för att utfärda certifikat och behörigheter har också kunnat reduceras.

11.3.3 Framtagande av sjöläkarwebb

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att förenkla förfarande vid läkarundersökning av sjömän och minska resursåtgången inom myndigheten.

Beskrivning: Transportstyrelsen har skapat en e-tjänst för sjömansläkare för att utfärda läkarintyg. Systemet innehåller säkerhetsfunktioner som försäkrar läkaren om att Transportstyrelsens krav på undersökningen är uppfyllda. Tjänsten erbjuder också ledtexter för att förenkla läkarens bedömning. På så vis kommer alltid ett korrekt intyg att utfärdas.

Tjänsten förenklar läkarens arbete, samtidigt som sjömannen alltid får ett korrekt ifyllt intyg. Informationen lagras också med ett godkännande från sjömannen i Transportstyrelsens databas. Detta gör att sjömannen inte behöver skicka godkännandet till Transportstyrelsen vid en ansökan om behörighet/certifikat. Genom att intygen utfärdas i sjöläkarwebben har Transportstyrelsens arbetsbörda minskats: de läkarintyg som kommer in är korrekta så ingen komplettering av ansökningarna blir nödvändig. Systemet gör att de läkare som inte så ofta bedömer sjömäns hälsa kan göra det utan försämrad kvalitet och på kortare tid med stöd av de inbyggda hjälpfunktionerna.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen gör bedömningen att insatsen inneburit en minskad administration med snabbare läkarundersökningar för berörda brukare. Det har också gjort att Transportstyrelsens arbetsinsats vid en ansökan om behörighet/certifikat har reducerats.

11.3.4 Krav på rapportering före avgång från eller ankomst till kaj

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att minska belastningen av rapportering inom ett VTS-område⁵ och minska arbetsåtgången vid rapportering ombord på vägfärjor med täta anlöp till kaj.

Beskrivning: Förändringen trädde i kraft den 1 september 2009. Vägfärjor undantas från rapporteringskravet före avgång eller ankomst från kajer, då färjorna bedriver ordinarie färjetrafik i vägfärjeleder inom ett fastställt VTS-

⁵ VTS-område - trafikområde för trafikövervakning.

område. Undantaget innebär även att färjorna får avgå från kaj inom VTS-område Göteborg utan att ha fått VTS-centralens tillstånd.

Utfall/erfarenhet: De administrativa kostnaderna har minskat, eftersom rapporteringskravet har försvunnit.

11.3.5 Enklare ansökningsförfarande

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att förenkla ansökningsförfarande för lotsdispenser för flera fartyg.

Beskrivning: Förändringen trädde i kraft sommaren 2012. Kravet på att fylla i blanketten Underlag för säkerhetsbedömning har förenklats för ansökningar med ett eller flera systerfartyg.

Utfall/erfarenheter: Minskad tid vid ansökningsförfarandet har lett till minskade administrativa kostnader.

11.3.6 Uppdatering av blanketten Rapport om sjöolycka

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att underlätta för rederier att utföra skyldigheten att rapportera om olyckor och allvarliga tillbud.

Beskrivning: Uppdateringen genomfördes 2009. Vid händelse av sjöolycka eller allvarligt tillbud till sjöolycka är i första hand befälhavaren skyldig att rapportera till Transportstyrelsen. Det sker med blanketten Rapport om sjöolycka. Blanketten har nu uppdaterats för att bättre motsvara de krav på information som tillsynsmyndigheten i dagsläget ställer och för att göra det lättare att förstå och följa tankegången med blankettens uppbyggnad. Blanketten är tillgänglig på internet och är ifyllningsbar där. Däremot kvarstår fortfarande kravet att göra en utskrift på grund av kravet på underskrift. Genom åtgärden kommer det att bli lättare att fylla i blanketten och därmed kommer det att ta mindre tid och företagens administrativa kostnader minskar.

Utfall/erfarenhet: Det tar mindre tid att fylla i rapporten, vilket därmed minskat företagens administrativa kostnader – idag skickas cirka 100 rapporter in årligen. Det tar cirka 2 timmar att fylla i rapporten. Genom uppdateringen av blanketten bedömer Transportstyrelsen att tiden kan kortas med 0,5 timmar. Hur åtgärden påverkar företagens kostnader har inte varit möjligt att mäta eller uppskatta.

11.3.7 Radiodagbok

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att minska företagens administrativa kostnader.

Beskrivning: I stället för i radiodagbok kan dessa anteckningar föras i skeppsdagboken eller motsvarande. På så sätt slipper företaget föra anteckningar i olika dokument. Detta har tydliggjorts i tillsynshandboken. En informationsinsats ska även göras.

Utfall/erfarenheter: Förändringen har minskat företagens administrativa kostnader.

11.3.8 Lastsäkringsmanual

"Berör endast små och medelstora organisationer"

Syfte: Att minska de administrativa kostnaderna för upprättande och revidering av lastsäkringsmanual.

Beskrivning: En ny föreskrift trädde ikraft 2011. En förenklad manual ger fartygen möjlighet att på ett kort och konkret sätt ge besättningen information om de viktigaste punkterna för säkring av last utan att belasta dem med den administrativa börda som en fullstor manual kan innebära.

Utfall/erfarenhet: Den förenklade manualen har lett till minskade administrativa kostnader för företagen.

11.3.9 Förvaring av författningar på fartyg

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att ge tillgång till författningar på internet istället för att förvara dem på fartyget.

Beskrivning: Det är ett internt tillämpningsbeslut från 2010. Informationstext lades ut på externwebben i november 2010. De företag/fartyg som har möjlighet att koppla upp sig på internet kan göra det istället för att förvara författningarna fysiskt på fartyget.

Utfall/erfarenhet: Att inte behöva skriva ut och förvara föreskrifterna på fartygen har minskat företagens administrativa kostnader.

11.3.10 Anteckningar i skepps- och maskindagbok

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att lätta upp kraven att föra loggboksanteckning ombord.

Beskrivning: Förändringen trädde i kraft den 1 april 2010. Kravet att föra dagbok ersätts med ett krav på att föra journal även för fartyg över 100 brutto i nationell fart. Det innebär att informationskravet halveras för 62 procent av dessa fartyg. Förslaget innebär också en utökning av möjligheten att föra anteckningar elektroniskt.

Utfall/erfarenhet: Förenklingen har lett till minskade administrativa kostnader för företagen.

11.3.11 Ökad digitalisering av sjöfartsregistrets blanketter

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att sökanden ska kunna fylla i blanketter på nätet.

Beskrivning: Förändringen genomfördes 2009. Sjöfartsregistrets blanketter har gjorts digitalt ifyllbara. Sökanden måste fortfarande skriva ut, skriva under och skicka in blankett med post på grund av författningskrav.

Utfall/erfarenheter: Uppskattningsvis går det 25 procent fortare att fylla i blanketterna digitalt jämför med att fylla i dem för hand. Någon säker uppgift finns inte.

11.3.12 Tydligare behörighetsbevis

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att undanröja föreliggande oklarhet om i vilka befattningar och i vilka fartområden en behörighet kan ge rätt att tjänstgöra i.

Beskrivning: Ändringen genomfördes 2009 för att tydliggöra vilka rättigheter en behörighet ger för tjänstgöring i inre fart och därmed skapa bättre förutsättningar för skärgårdsredarna att rekrytera personal. Detta eftersom det kan finnas innehavare av behörighetsbevis som är omedvetna om att de får tjänstgöra i befälsbefattningar i inre fartsområdet och nu kan komma att söka sig dit.

Utfall/erfarenheter: Ändringen har underlättat för redarna vid rekrytering och möjliggjort smidigare bemanningskontroller för kustbevakningen, vilket sparar tid för rederierna

11.3.13 Tydligare behörighetsbevis

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke"

Syfte: Att förkorta myndighetens handläggningstider mot berörda brukare och minska myndighetens kostnader genom en förenklad administration.

Beskrivning: Genom att utnyttja det elektroniska diarieföringssystemet har Transportstyrelsen möjliggjort en digital hantering vid utfärdande av kustfartstillstånd (cabotage). Den digitala hanteringen innebär en minskad administration för myndigheten, vilket i sin tur ger upphov till kortare handläggningstider mot brukaren och lägre kostnader för myndigheten.

Utfall/erfarenheter: Insatsen har ännu inte utvärderats.

11.3.14 Möjlighet till direkt betalning via internet i samband med ansökan om behörighet eller certifikat

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Transportstyrelsen planerar att möjliggöra enklare inbetalningar till Transportstyrelsen för att därigenom både minska Transportstyrelsens kostnader och berörda brukares administrativa börda.

Beskrivning: Insatsen berör främst sjömän och innebär att dessa vid ansökan om tillståndsprövning ges möjlighet att betala avgift direkt via internet i stället för genom faktura. Denna hantering ger lägre kostnader för Transportstyrelsen som inte behöver skicka ut lika många avier som tidigare, liksom en minskad administrativ börda för berörda brukare. Eftersom myndigheten inte handlägger aktuella ärenden innan betalning kommit in, innebär också insatsen en snabbare handläggning.

11.3.15 Förenklad beställning av tillsyn

Syfte: Att förenkla beställningen av tillsyn genom att skapa effektivare planeringsverktyg som kan ge upphov till lägre kostnader för myndigheten och en minskad administrativ börda för berörda brukare.

Beskrivning: Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av svenska fartyg och fartyg verksamma inom svenska farvatten. Alla fartyg som används i yrkesmässig trafik över 20 br. och samt alla passagerarfartyg ska ha ett giltigt certifikat (tillstånd) för att kunna bedriva sjöfartsverksamhet. Dessa certifikat kan för ett passagerarfartyg vara giltigt i ett år medan för exempelvis en fiskebåt är certifikaten giltiga i 5 år. Besiktning av fartyg utförs av Transportstyrelsen baserat på det utfärdade certifikatet och när det förfaller. De besiktningar som utförs tar, beroende på typ av fartyg och certifikat, olika tid. Det finns i nuläget problem med att redare inkommer sent för bokning av besiktning. Det medför i sin tur ökade kostnader och problem med arbetsplanering inom Transportstyrelsens verksamhet för besiktning av fartyg. I värsta fall kan en brukare inte få sitt certifikat i tid och verksamheten blir vilande tills besiktning kan utföras.

En förstudie i förenklad beställning har genomförts under perioden 28 augusti 2012-08-28 –25 november 2012. Studien har visat att ett planerings-/bokningsverktyg för att hantera och hålla ordning på bokningar via en e-lösning kan effektivisera verksamheten, samtidigt som brukarna kan få tillgång till sina fartygsuppgifter och beställa besiktning via webben. Under

2013 kommer en pilotstudie att genomföras vid sektionen för sjöfartstillsyn i Stockholm, vilket innebär att Transportstyrelsen inför en planeringsfunktion som kommer att hantera bokningar av besiktning istället för att detta sköts på inspektörsnivå.

11.3.16 Krav på ingivande av bolagsbevis tas bort för svenska företag vid ansökan till fartygsregistret

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att se över om kravet på att svenska företagare behöver skicka in bolagsbevis tillsammans med sökt åtgärd vid ansökan till fartygsregistret kan tas bort.

Beskrivning: Svenska företagare måste visa adress och firmateckningsrätt genom att inge bolagsbevis eller bestyrkt kopia av bolagsbevis vid ansökan till fartygsregistret. Transportstyrelsen kan kontrollera uppgifterna genom söktjänst på webben, vilket är förknippat med en kostnad per typ av transaktion. Antingen åtar sig Transportstyrelsen att genomföra detta och höjer sina avgifter eller också genomförs förordningsändringar hos tilltänkt levererande myndighet. För utländska bolag kvarstår kravet.

11.3.17 Fiskelicens behöver inte inges vid ansökan till fartygsregistret

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att se över om företagare som bedriver yrkesmässigt fiske inte behöver lämna in kopia av fiskelicens vid ansökan till fartygsregistret.

Beskrivning: Vid tilldelande av distriktsbeteckning för fiskefartyg i fartygsregistret ska sökanden visa att yrkesmässigt fiske bedrivs. Det visas, med undantag för yrkesmässigt fiske på enskilt vatten, genom att inge kopia av giltig yrkesfiskelicens som utfärdats av Fiskeriverket. Insatsen innebär en minskad administrativ börda för berörda brukare.

11.3.18 Företag behöver inte anmäla ändrade adressuppgifter för införelse i fartygsregistret

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att företag inte ska behöva meddela ändrad adress för att uppdatera informationen i fartygsregistret.

Beskrivning: En automatisk koppling mellan ändringar av adressuppgifter hos Bolagsverket och fartygsregistret skulle medföra att företagare inte behöver skicka in bolagsbevis eller bestyrkt kopia av bolagsbevis. Det finns olika sätt att få tillgång till ändrade adressuppgifter för bolag. Det innebär kostnader för Transportstyrelsen om åtgärden skulle genomföras, eftersom

de som tillhandahåller informationen, både privat och statligt, tar ut en avgift per transaktion. Antingen åtar sig Transportstyrelsen att genomföra förslaget och höjer sina avgifter om anslagsfinansiering för detta inte är aktuellt, eller så görs förordningsändringar hos tilltänkt levererande adressmyndighet om en kostnad inte ska tas ut mellan myndigheter för uppgifter om adressändringar. Om åtgärden ska genomföras, krävs ändringar i fartygsregisterförordningen för en funktionell handläggning.

11.3.19 Ändrade regler vid registrering av mindre skepp i fartygsregistret

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att förenkla reglerna vid registrering av skepp av mindre storlek.

Beskrivning: Sverige har en lägre gräns för registrering än andra länder, vilket medför att ägare till skepp som köps in från utlandet har svårt att uppvisa de handlingar som krävs. Att få fram den dokumentation (utredning som visar äganderättsövergång, firmateckningsrätt, icke-registreringsintyg från register m.m.) som krävs när ett skepp inte varit registrerat i något land och omsatts i olika länder är ett tidsödande administrativt arbete för sökanden. Problemet är desto större eftersom flertalet vid köp av skepp inte varit medvetna om de regler som styr registrering och därför inte har undersökt saken innan köpet eller krävt att säljaren ska tillhandahålla dokumentation. Att få fram utredning som visar äganderättsövergång och firmateckningsrätt för utländska bolag är mycket svårt utan säljares medverkan.

Förslaget leder till minskade administrativa kostnader och underlättar för företag som förmedlar eller återförsäljer skepp som är inköpta från utlandet. Förslaget medför ändringar i sjölagen och fartygsregisterförordningen, eventuellt även i lagen om registrering av yrkesmässiga båtar m.m. Detta får långtgående konsekvenser beroende på val av lösning. Det kan påverka Transportstyrelsens föreskrifter, skeppsmätning, tillsyn, behörigheter och med all säkerhet hur finansieringen av fartyg ska ske. En ändrad reglering påverkar även regler om utmätning, kvarstad och andra obeståndssituationer.

11.3.20 Bättre rutiner i samband med uppdatering av skadekontrollplaner

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att tydliggöra när skadekontrollplaner ska uppdateras i syfte att minska företagens administrativa börda.

Beskrivning: Skadekontrollplaner behöver inte uppdateras årligen utan vid behov, till exempel vid ombyggnation eller annan förändring av fartyget.

Vid beräkning av de administrativa kostnaderna i MALIN har man utgått från årlig uppdatering av dessa planer, vilket antagligen bygger på ett missförstånd. Genom information till berörda brukare och ändring i tillsynshandboken kan missförstånd undvikas i framtiden, och företagen kommer att förstå när skadekontrollplaner ska upprättas. Insatsen bedöms ge upphov till minskad administrativ börda för berörda brukare.

11.3.21 Utökade e-tjänster

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att underlätta berörda brukares möjlighet till informationsinhämtning, rapportering och ansökning.

Beskrivning: Transportstyrelsen planerar ett flertal utvecklingsinsatser för att förbättra gränssnittet mellan myndigheten och berörda brukare. Främst gäller det följande områden:

- e-tjänster för ansökningar av lotsdispenser
- ta fram och utveckla geodatainformation på webben
- e-tjänst för "lotspliktskalkylator" på webbplatsen för att ge information om huruvida ett fartyg är lotspliktigt eller ej
- vidareutveckling av Single Windows för att underlätta rapportering inom sjöfartsområdet.

Transportstyrelsen bedömer att tjänsterna ger upphov till att berörda brukare inte lika ofta behöver vända sig till myndigheten. Av detta följer en minskad administration för både myndigheten och för brukarna.

11.3.22 Införandet av e-lösningar vid ansökningar till fartygsregistret

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att möjliggöra enklare ansökningsförfarande till Transportstyrelsen för att därigenom minska såväl berörda brukares administrativa börda som Transportstyrelsens kostnader.

Beskrivning: Transportstyrelsen överväger att utveckla ett nytt it-stöd för Transportstyrelsens inskrivningsverksamhet för fartyg, som då ska ersätta nuvarande fartygsregister. Införandet av ett nytt stöd kommer att göra ytterligare e-tjänster möjliga, däribland bättre möjligheter att söka information om svenska fartyg och rättigheter till dessa. Vidare bedömer Transportstyrelsen att det kommer att underlätta ansökningsförfarandet och effektivisera handläggning genom kompletta och korrekta ansökningar.

11.3.23 Utveckla e-tjänst för lotsdispenser

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att underlätta hanteringen och informationsinhämtningen i samband med en ansökan.

Beskrivning: Genom e-tjänsten Mina sidor kan brukarna på egen hand söka information kring status på ansökan och göra ansökningar. Tanken är att brukarna ska få en bättre information utan att behöva ta kontakt med myndigheten. Av detta följer en minskad administration och viss kostnadsbesparing.

11.4 Delegerad verksamhet

11.4.1 Utökad delegering av tillsyn

Möjligheten till en utökad delegering har efterfrågats av Sveriges Redareförening och dess medlemmar i syfte att stärka konkurrensförutsättningarna för svenska rederier. Transportstyrelsen har därför delegerat ytterligare uppgifter till erkända organisationer, vilket gett en större flexibilitet i och med att de rederier som så önskat samtidigt kunnat välja att Transportstyrelsen utför dessa besiktningar. I och med den ytterligare delegeringen av uppgifter är nu i princip all tillsyn avseende lastfartyg i internationell trafik delegerad.

Effekterna i ekonomiska termer för svenska rederier är svåra att beräkna, till följd av att olika fartyg har olika antal och typer certifikat. Istället för en avgift till Transportstyrelsen betalar rederiet istället för de tjänster som erkända organisationer utför. Storleken på dessa avgifter kan Transportstyrelsen inte bedöma, eftersom det bygger på en affärsmässig överenskommelse mellan rederiet och den erkända organisationen. Om och i så fall hur mycket billigare det blir för svenska rederier beror således på vilka överenskommelser de sluter med de erkända organisationerna. Här bör påpekas att erkända organisationer inte lämnar ut uppgifter om debitering, med hänvisning till att dessa är individuellt förhandlade med respektive rederi. Sammantaget är det därför svårt att slå fast om och i så fall hur mycket billigare själva besiktningen av fartygen blir för svenska rederier. För det modellfartyg som redovisades i Transportstyrelsens slutrapport⁶ innebär det dock att kostnaderna för den tillsyn Transportstyrelsen utför minskar med 44 000 kronor per år och under en femårsperiod med närmare 220 000 kronor, inklusive den besparing som det förändrade

⁶ Slutrapport av regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg TSS 2009-5460.

besiktningsintervallet avseende ISM innebär. Motsvarande kostnadsminskning till följd av ändrat besiktningsintervall beräknas för ett passagerarfartyg i internationell trafik och med en bruttodräktighet om 500 eller mer till uppskattningsvis runt 60 000 kronor under en femårsperiod.

12 Verksamhetsmässiga insatser inom vägtrafikområdet

12.1 Förenklad tillsyn eller andra förenklingar i hanteringen

12.1.1 Handdatorer för registrering och rapportering av kommunala felparkeringsavgifter

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att skapa en förenklad rutin som innebär mindre manuellt arbete och därför blir effektivare och billigare att utföra.

Beskrivning: Insatsen innebär att parkeringsvakterna kan registrera felparkeringar med hjälp av en handdator istället för att manuellt fylla i en pappersblankett. Därefter överförs felparkeringarna elektroniskt till Transportstyrelsen istället för att blanketterna skickas via post. Den aktuella insatsen innebär att kommunerna slipper blanketthanteringen och att de inte behöver skicka den via post till myndigheten. Transportstyrelsen slipper ta emot och skanna in pappersblanketter, eftersom registreringen sker direkt genom handdatorn. Dessutom ger den förändrade rutinen upphov till en högre kvalitet på registreringarna, vilket också gynnar fordonsägarna. Handdatorer används idag av cirka 10 kommuner. Teknik och möjlighet finns därför för alla kommuner och Transportstyrelsens ambition är att fler ska ta till sig detta arbetssätt.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsens erfarenheter av insatsen är mycket goda. Den bedöms ha gett upphov till de bedömda positiva effekterna i form av såväl effektivare och billigare hantering som bättre kvalitet i inregistreringen.

12.1.2 Borttag yrkestrafikmärke

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att avskaffa en rutin som innebär administrativ belastning och kostnader för Transportstyrelsen och dess brukare.

Beskrivning: Efter beslut av regeringen avskaffade Transportstyrelsen den 1 januari 2010 det tidigare använda systemet med årliga yrkestrafikmärken. Förslaget innebär en regelförenkling som gör att Transportstyrelsen inte längre behöver skicka ut cirka 120 000 yrkestrafikmärken per år. Av detta följer att myndigheten minskar sina kostnader för såväl personalinsatser som porto och andra direkta kostnader i anslutning till utskicken. Förenklingen

innebär även minskade administrativa kostnader för berörda brukare, bland annat av att de inte längre belastas med den aktuella avgiften och inte heller behöver hantera denna faktura.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsens erfarenhet från den aktuella insatsen är att den medfört en förenkling med lägre kostnader och administrativ börda både för Transportstyrelsen och dess brukare.

12.1.3 Borttagande av kontrollmärke

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”

Syfte: Att avskaffa en rutin som innebär administrativ belastning och kostnader för Transportstyrelsen och dess brukare.

Beskrivning: Tidigare administrerade Transportstyrelsen ett system där myndigheten årligen skickade ut kontrollmärken för samtliga fordon som betalat fordonsskatten. Kontrollmärket fungerade som en kontrollmekanism för att säkerställa att fordonsskatten betalats. Efter beslut från regeringen avskaffade Transportstyrelsen rutinen med kontrollmärket från den 1 januari 2010.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen bedömer att insatsen främst gett upphov till minskade kostnader för myndigheten men också en viss administrativ förenkling för berörda brukare som slipper hanteringen med kontrollmärken.

12.1.4 Tolkningsdialoger med besiktningsföretag för ökad flexibilitet vid godkännande av fordon

”Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke”.

Syfte: Att dels säkerställa en likartad bedömning mellan olika besiktningsföretag, dels lyfta fram möjligheter som besiktningsföretag har så att en bättre service för berörda brukare erhålls.

Beskrivning: De aktuella reglerna inom området har utformats så att de lämnar utrymme för olika arbetssätt hos besiktningsföretagen. De olika organisationerna som bedriver denna verksamhet har därmed möjlighet att anpassa sin verksamhet utifrån sina egna förutsättningar. Genom att föra en dialog med besiktningsföretagen kan nya aktörer finna möjligheter att erbjuda sådana kontroller som inte tillhandahålls av större och redan etablerade företag, vilket ger upphov till en bättre service för berörda

brukare. Exempelvis är nyetablerade besiktningsorganen ofta mer flexibla och kan genomföra vissa kontroller själva utan att kräva intyg. Vidare har vissa kravnivåer som ger utrymme för tolkning hanterats på ett rimligare och mer kundtillvänt sätt av besiktningsföretagen.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen bedömer att insatsen gett upphov till bättre service för berörda brukare.

12.1.5 Proportionalitetsprincip vid dispensprövning av pumplagen

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke".

Syfte: Att genomföra en öppnare tolkning av gällande regelverk för att skapa bättre förutsättningar för mindre företag att bedriva verksamhet.

Beskrivning: Företags skyldighet att tillhandahålla förnybart bränsle regleras i förordning, och myndigheten prövar ansökningar om undantag från denna förordning. I ansökningarna har företag fått ytterligare tid på sig att skapa ekonomiskt underlag för att på sikt uppfylla kravet. Det innebär att dispens kan meddelas om nuvarande intäkt från den genomförda investeringen inte står i proportion till kostnaderna för investeringen.

Utfall/erfarenhet: Att fundera på proportionaliteten är att gå lite utanför tidigare ramar, men det ger på sikt en rimlig hantering av kravnivå för de enskilda företagen som inte har så stor omsättning.

12.1.6 Förändrad metodik vid tillståndsprövning vid ansökan om typgodkännande

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke".

Syfte: Att effektivisera myndighetens tillståndsprövning och därmed minska kostnaderna för denna typ av ärende, vilket i sin tur kan sänka lägre avgifter.

Beskrivning: Tidigare genomförde Transportstyrelsen tillståndsprövningen genom att besöka företagen och där genomföra en revision. Tillståndsprövsprocessen har nu förändrats så att företagen i stället besöker Transportstyrelsen för att beskriva sin verksamhet och klargöra att man uppfyller aktuella krav. Myndighetens resursåtgång och därmed debitering mot berörda brukare bedöms minska till följd av den förändrade arbetsrutinen.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har inte genomfört någon utvärdering av denna insats efter att den infördes.

12.1.7 Förenklat och minskat uppgiftslämnande

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att förenkla och minska kraven på berörda brukare att lämna in uppgifter.

Beskrivning: Insatsen har sitt ursprung i ett regeringsuppdrag (N 2011/5884/ENT) som tilldelats Bolagsverket, och inom vilket Transportstyrelsen deltar. Utgångspunkten är att företagen endast ska behöva rapportera en och samma uppgift till en statlig myndighet. Berörda myndigheter ska därefter sinsemellan ansvara för att uppgifterna sprids till övriga myndigheter som är i behov denna information.

12.1.8 Tillsynssamtal på telefon avseende trafikskolor

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att genomföra en större andel tillsyner mot trafikskolor med stöd av telefonsamtal. Syftet är att effektivisera tillsynsverksamheten gentemot trafikskolor.

Beskrivning: Nuvarande tillsyn över trafikskolor sker i stor utsträckning genom fysiska besök hos brukarna. För att underlätta och genomföra effektiviseringar inom området föreslås ökade tillsynsinsatser som genomförs genom ”skrivbordstillsyn” från kontoret, och med stöd av telefonsamtal med berörda brukare. Transportstyrelsen bedömer att en fortsatt utveckling av sådan rutinförändring frigör resurser som kan fördelas mot annan verksamhet eller kan användas för att sänka myndighetens kostnader.

12.2 Regelförenklningar

12.2.1 Nya regler i samband med enskilt godkännande och registreringsbesiktning

”Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke”.

Syfte: Att skapa enklare och tydligare regler kring registreringsbesiktning och enskilda godkännanden, bland annat för att möjliggöra användandet av brukarnas egna provningar i tillståndsprövningarna.

Beskrivning: Registreringsbesiktning och enskilt godkännande är nationella godkännandesystem som används när man godkänner olika typer av fordon. De regelverk som berör registreringsbesiktningar och enskilda godkännanden har arbetats om. De nya reglerna tar på ett tydligare sätt upp kraven på de underlag som tillverkaren ska visa upp vid de förrättningarna. Reglerna öppnar även upp för att företagen ska ges möjlighet att använda egna provningar som underlag för att visa att de kraven är uppfyllda.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har i samband med branschmöten genomfört vissa utvärderingar av de nya regelverken. Representanter för fordonsindustrin har där uttryckt att reglerna fungerar bra och har inneburit en förenkling för berörda brukare.

12.2.2 Nytt system för certifiering av besiktningstekniker

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke".

Syfte: Att genom förändrade regler möjliggöra att besiktningstekniker ska certifieras av en tredje part, så att det blir enklare för nya besiktningsföretag att hitta personal.

Beskrivning: Genom att skapa ett system där besiktningstekniker ska vara certifierade av en tredje part behöver inte besiktningsorganen själva utbilda och certifiera sin personal. Den genomförda regelförändringen innebär att det för den utbildade och certifierade personalen finns större möjligheter till rörlighet, och att kostnaden för nyetablering av nya besiktningsföretag blir lägre. Mindre företag ges därmed en lättnad, då en eventuell hantering av utbildningsprogram annars kan vara en inträdesbarriär till marknaden. Vidare underlättar de nya reglerna i samband med ackreditering, eftersom besiktningsföretaget enkelt kan visa att personalen har rätt kompetens genom att de är certifierade av tredje part.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsens erfarenhet av de förändrade reglerna är att det varit relativt enkelt att anställa ny personal och att syftet med insatsen därmed uppfyllts. Dock konstateras att det för närvarande endast finns ett ackrediterat certifieringsorgan.

12.2.3 Efterkonverteringssystem till bussar för att uppfylla miljökrav

"Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke".

Syfte: Att genom enklare arbetsprocess/regelverk underlätta konvertering av bussar så att de uppfyller aktuella miljökrav i de olika miljözonerna.

Beskrivning: Hårdare miljökrav har gjort att många bussar inte längre uppfyller kraven. En följd är att bussarna antingen behöver konverteras eller att företagen behöver investera i nya bussar. För att berörda företag inte ska behöva investera i nya bussar har Transportstyrelsen tagit fram förenklade arbetsprocesser/regelverk som gäller användningen av viss konverteringsutrustning. Utrustningen innebär att emissionsnivåerna förbättras och väsentliga emissionskrav uppfylls, utan att företagen behöver investera i nya bussar.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsens erfarenheter av efterkonverteringssystemet är att det uppskattas av branschen, och flera branschorganisationer har påtalat det. Dock har efterfrågan ännu varit relativt begränsad.

12.2.4 Regelverket för provande organ – enskilt godkännande

”Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke”.

Syfte: Att sänka inträdesbarriären för provande organ inom godkännandeformen enskilt godkännande.

Beskrivning: Regelverket som styr kraven på provande organ i systemet med enskilt godkännande av vägfordon har utformats med särskild hänsyn till mindre företag. För att underlätta möjligheterna även för mindre företag att komma in på marknaden finns vissa anpassningar. Bland annat är det möjligt att välja vilka fordonskategorier man vill arbeta med, till exempel utifrån efterfrågan eller det egna kompetensområdet.

Utfall/erfarenhet: Ett mindre företag har ackrediterats som provande organ. Den aktuella insatsen bedöms ha bidragit till att det varit möjligt.

12.2.5 Kravanpassning av motoreffekt för tunga vägfordon

”Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke”.

Syfte: Att anpassa kravnivån gällande motoreffekt för tunga vägfordon så att inte kraven blir orimligt höga för berörda brukare.

Beskrivning: Tung lastbils kombinationer för internationell trafik är enligt gällande regelverk begränsade till maximalt 44 ton. I Sverige tillåts dock tyngre kombinationer. Krav på minsta motoreffekt härrör från internationella regelverk och utgörs av procenttal med hänsyn till fordonskombinationens vikt. Dessa nivåer stämmer inte med den svenska

fordonsparken, som tillåter tyngre fordonskombinationer. Transportstyrelsen har därför genomfört en anpassning av det aktuella regelverket.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen anser att de genomförda kravanpassningarna inte har medfört någon negativ inverkan på vare sig trafiksäkerheten eller miljön.

12.2.6 Förenklad rutin vid import av utländska fordon

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att skapa en förenklad administration för berörda brukare som importerar begagnade vägfordon eller släpvagnar från annat EU-land (EES-området).

Beskrivning: De nya reglerna innebär att besiktningsföretagen kan godta ett utländskt registreringsbevis som underlag för att ett fordon eller en släpvagn har provats mot gällande regelverk. För berörda brukare innebär det att de inte behöver beställa/köpa ytterligare intyg från tillverkaren med samma information. Insatsen innebär en direkt besparing för berörda brukare uppgående till mellan 3 000 och 5 000 kronor per intyg. Dessutom tillkommer ytterligare nytta i form av en förenklad administration vid omregistrering av fordon, eftersom man minimerar antalet dubbla kontroller.

Utfall/erfarenhet: Insatsen genomfördes under hösten 2012 och Transportstyrelsen har ännu inte genomfört någon utvärdering.

12.2.7 Borttagande av miljöklassmärket

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att ta bort miljöklassmärket. Det är en anpassning till en lagförändring som dock även innebär en administrativ förenkling för berörda brukare.

Beskrivning: Idag regleras miljöklassmärket i Transportstyrelsens föreskrifter. Miljöklassmärket finns däremot inte längre för nyare fordon då den tidigare miljöklassindelningen, som det befintliga miljöklassmärket grundar sig på, inte längre finns reglerad. Transportstyrelsen har därför lämnat in en framställan om ändring i förordning till Näringsdepartementet. I stället för att kontrollera klistermärken som berörda brukare satt på sina fordon kommer polisen att inhämta uppgifter direkt via vägtrafikregistret. Transportstyrelsen bedömer att det kommer att medföra en minskad

administrativ börda för berörda fordonsägare/brukare, besiktningsorgan och Transportstyrelsen.

12.2.8 Översyn av beräkning och testmetod för bedömning av bromsarna på tunga vägfordon vid kontrollbesiktning och vägkantskontroll

”Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke”.

Syfte: Att se över beräkningen och testmetoden för bedömning av bromsarna på tunga vägfordon vid kontrollbesiktning och vägkantskontroll. Syftet med insatsen är att minska åkeribranschens kostnader för reparation av tunga fordon.

Beskrivning: Företrädare för åkeribranschen har länge påtalat problemet med höga underhållskostnader för bromssystemen på tunga fordon. Även statistik från besiktningsföretagen visar att underkännandefrekvensen är relativt hög, särskilt vad gäller tunga släpvagnar. En bidragande orsak kan vara den ökade komplexiteten i nyare bromssystem. Bromsarnas maximala prestanda kan inte testas, utan bedömningar baseras på en kombination av test och uppskattning. En helt igenom harmoniserad testmetod inom EU finns inte, så det är upp till varje medlemsstat att välja test och beräkningsmetod. En studie ska visa om det går att hitta en metod som är bättre anpassad till modern teknik och utan att trafiksäkerheten påverkas negativt. Liknande studier i andra länder har lett till att de valt andra metoder än den som nu används vid provning i Sverige.

12.2.9 Ta bort krav på registreringsbesiktning vid montering dragkula på bilen

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att underlätta eftermontering på befintliga fordon.

Beskrivning: Vid montering av en kopplingskula (dragkula) krävs idag en registreringsbesiktning. Transportstyrelsen planerar att genomföra en föreskriftsändring som möjliggör undantag från krav på registreringsbesiktning för en viss typ av kopplingskula och under vissa förutsättningar. Antalet kontroller av eftermonterade kopplingskolor uppgår till över 100 000 per år, vilket innebär att insatsen vänder sig mot en stor målgrupp. Insatsen är planerad att genomföras från och med juni 2013.

12.2.10 Valbar totalvikt för vägfordon

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att utöka möjligheterna att använda befintligt dragfordon.

Beskrivning: Enligt gällande författningar finns ett antal bestämmelser som reglerar vilken vikt olika fordonskombinationer tillåts ha och vilka behörigheter som krävs för att köra olika fordonskombinationer.

Transportstyrelsen planerar att se över möjligheten att utöka den tillåtna totalvikten på fordonet beroende på hur det används. Exakt vilka fordon som kommer att vara föremål för förenklingen är ännu inte beslutat. Två identifierade grupper som särskilt kommer att utredas är släpvagnar och husvagnar, där nuvarande regler i alltför hög utsträckning kan innebära att fordonsägaren tvingas byta dragfordon. Ytterligare en grupp som ska utredas är bussägare, som idag bland annat beskattas utifrån en viss lastvikt oberoende av om lastutrymmet faktiskt används. Det aktuella utredningsarbetet har påbörjats men kräver förmodligen en ändring av lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559). Ett eventuellt genomförande av faktiska förenklingar kommer tidigast att genomföras 2014. Den nu utredda insatsen bedöms innebära en större flexibilitet för medborgare och företag och är efterfrågad.

12.3 E-lösningar och administrativa insatser

12.3.1 Automatiskt tillhandahållande av uppgifter om adressuttag

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att skapa enklare rutiner för adressuttag från vägtrafikregistret.

Beskrivning: Tidigare har berörda brukare varit tvungna att efterfråga aktuella uppgifter genom att skicka e-post till Transportstyrelsen. 2009 genomfördes en förändring som innebär att de istället kan efterfråga information direkt från vägtrafikregistret genom en ”direktlina”, utan att behöva skicka e-post. Informationen skickas därefter ut till berörda brukare.

Utfall/erfarenheter: Transportstyrelsen har goda erfarenheter av den genomförda insatsen och berörda brukare är positiva.

12.3.2 Möjlighet till prenumeration på fordonsuppgifter och möjlighet att få information om leveranser på webben

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att underlätta informationsinhämtningar för berörda brukare.

Beskrivning: Sedan 2005 finns det en relationsdatabas som innehåller fordonsuppgifter. Databasen (kallad Garaget) uppdateras dagligen med

uppgifter från vägtrafikregistret och förser företag med material för direktmarknadsföring. Urvalsprogrammen är flexibla standardiserade lösningar som äranpassade efter företags behov. För att underlätta för berörda brukare införde Transportstyrelsen 2008 en tjänst som innebär att brukarna ges möjlighet att prenumerera på uppdateringar.

Utfall/erfarenheter: Transportstyrelsen har noterat en tydlig ökning av intresse för att köpa uppgifter genom prenumerationstjänsten.

12.3.3 Medge direktåtkomst till vägtrafikregistret för fler användarkategorier

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att underlätta informationsinhämtningen för vissa grupper av brukare (finansiella institut och mindre vagnparksägare).

Beskrivning: Att organisationer har getts möjlighet att söka uppgifter direkt från vägtrafikregistret har varit möjligt även tidigare. Men denna insats innebär att tjänsten är tillgänglig även för finansiella institut och mindre vagnparksägare som inte tidigare gavs denna möjlighet. Förenklingen innebär inte någon förändring av gällande regelverk, däremot en förändrad tolkning av regelverket.

Utfall/erfarenheter: Transportstyrelsen har noterat en ökning i antalet ansökningar, och branschen har uttalat sig positivt.

12.3.4 Förändrat tillhandahållande av fordonsinnehav till stora vagnparksägare

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att underlätta tillhandahållandet av uppgift om fordonsinnehav även till så kallade stora vagnparksägare.

Beskrivning: Transportstyrelsen har sedan tidigare utvecklat ett förändrat sätt att tillhandahålla uppgifter om fordonsinnehav till myndigheter, vilket är kopplat till myndigheters köp av fordon enligt förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Det förenklade sättet genomfördes 2010 och innebär att även stora vagnparksägare kan erhålla uppgifterna elektroniskt istället för att få dem på utskrivna listor i pappersformat. Mycket av den tidigare hanteringen sker därmed automatiskt jämfört med tidigare då den skedde manuellt.

Utfall/erfarenheter: Insatsen har inneburit en snabbare handläggning för berörda brukare och ett minskat antal arbetsmoment för Transportstyrelsen.

12.3.5 Införande av E-tjänster inom yrkestrafikområdet

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att förenkla för berörda brukare att lämna uppgifter till Transportstyrelsen och att själva inhämta uppgifter från myndighetens vägtrafikregister.

Beskrivning: Förenklingen innebär att Transportstyrelsen har utvecklat ett antal olika e-tjänster inom konceptet Mina sidor Yrkestrafik. Förenklingarna är aktuella inom följande områden:

- Anmäl och avanmäl fordon
- Anmäl utbyte av trafikansvarig med flera
- Ansök om tillstånd
- Bekräfta delgivning
- Beställ ny säkerhetskod
- Gemenskapstillstånd
- Komplettera med dokument
- Lämna revisorsintyg
- Visa mina yrkestrafikuppgifter

Insatsen innebär att berörda brukare ges möjlighet att via internet utföra en rad tjänster inom yrkestrafikområdet, och mer specifikt inom de ovan nämnda delområdena. För brukarna innebär det konkret att de numera ges möjlighet att inhämta och rapportera information direkt mot vägtrafikregistret utan krav på manuell hantering.

Utfall/erfarenheter: Ingen utvärdering är genomförd.

12.3.6 Införa valmöjlighet om man vill ha registreringsbevis eller inte i filregistreringsrutinen för registrering av fordon

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att minska pappersmängden och därmed den administrativa bördan som berörda generalagenter behöver hantera.

Beskrivning: Tillverkarnas representanter i Sverige (till exempel Volvo och Ford) behöver ansöka om registrering av nya fordon. Det sker genom en särskild filhanteringsrutin. Insatsen innebär att dessa representanter numera ges möjlighet att välja om de vill erhålla ett registreringsbevis eller ej. (Tidigare skickades alltid registreringsbevis ut för fordon med kommissionärsspärr.) Detta innebär att myndigheten inte behöver skicka ut

lika mycket papper i form av registreringsbevis, vilket resulterar i en minskad administrativ börda för såväl berörda brukare som för Transportstyrelsen .

Utfall/erfarenheter: Ingen utvärdering är genomförd.

12.3.7 Elektronisk inrapportering av synintyg

"Denna åtgärd berör endast små och medelstora organisationer

Syfte: Att förenkla inrapporteringen av synintyg.

Beskrivning: Den genomförda insatsen innebär att trafikskolor och optiker inte längre behöver fylla i en pappersblankett som därefter ska skickas till Transportstyrelsen. I stället skickar berörda organisationer in synintyget elektroniskt. Transportstyrelsen hanterar därefter informationen automatiskt.

Utfall/erfarenheter: Transportstyrelsen anser att den förändrade rapporteringsrutinen har inneburit såväl lägre kostnader för myndigheten som en minskad administration för berörda brukare.

12.3.8 Elektronisk inrapportering av godkänd introduktionsutbildning

Denna åtgärd berör endast små och medelstora organisationer

Syfte: Att förenkla inrapporteringen av godkända introduktionsutbildningar.

Beskrivning: Åtgärden innebär att berörda brukare, främst trafikskolor, rapporterar aktuella uppgifter om vem som har genomgått introduktionsutbildning elektroniskt. Tidigare genomfördes rapporteringen genom att trafikskolorna manuellt fyllde i pappersblanketter som därefter skickades till myndigheten. Därefter behövde Transportstyrelsen omhänderta materialet manuellt.

Utfall/erfarenheter: Transportstyrelsen anser att den förändrade rapporteringsrutinen har inneburit såväl lägre kostnader för myndigheten som en minskad administration för berörda brukare.

12.3.9 Möjlighet till direkt betalning via internet i samband med ansökan.

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att möjliggöra enklare inbetalningar till Transportstyrelsen för att därigenom minska både Transportstyrelsens kostnader och berörda brukares administrativa börda. Dessutom minskas mängden utskickade avier.

Beskrivning: Insatsen berör främst området avseende yrkestrafik och innebär att berörda brukare vid ansökan om tillståndsprövning ges möjlighet att betala avgiften direkt via internet i stället för genom faktura. Denna hantering ger lägre kostnader för Transportstyrelsen som inte behöver skicka ut lika många avier som tidigare liksom en minskad administrativ börda för berörda brukare. Eftersom myndigheten inte handlägger aktuella ärenden innan betalning kommit in, innebär också insatsen en snabbare handläggning.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har inte genomfört någon formell utvärdering av insatsen men bedömer att den inneburit förenklade rutiner för såväl berörda brukare som för Transportstyrelsen.

12.3.10 Möjlighet till elektroniska utskick och inbetalningar av fordonsskatt och trängselavgifter (EDI)

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att möjliggöra enklare inbetalningar till Transportstyrelsen och minska mängden utskickade inbetalningsavier.

Beskrivning: Istället för att skicka ut skattebeslut i pappersform kan Transportstyrelsen skicka ut dem elektroniskt, som en fil direkt till berörda företags affärssystem. Den förändrade rutinen innebär för Transportstyrelsen att man inte behöver skicka ut lika många avier och att myndighetens kostnader därmed minskar. För berörda brukare innebär det en minskad administrativ belastning, eftersom företagen inte behöver hantera pappersfakturor.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har inte genomfört någon formell utvärdering av insatsen men bedömer att den inneburit förenklade rutiner för såväl berörda brukare som för Transportstyrelsen.

12.3.11 Möjlighet till autogiro

"Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer"

Syfte: Att underlätta hanteringen av inbetalningar till Transportstyrelsen från dess brukare.

Beskrivning: Transportstyrelsen kan inom vissa områden erbjuda berörda brukare att göra sina inbetalningar till myndigheten med hjälp av autogiro. Av detta följer en förenkling för såväl myndigheten som för berörda brukare. För Transportstyrelsen består förenklingen främst av att myndigheten inte behöver skicka ut lika många pappersavier. För berörda

brukare uppstår en administrativ förenkling, då företagen inte manuellt behöver omhänderta en avi eller administrera någon inbetalning. Vidare behöver företagen inte på samma sätt hålla reda på summor och inbetalningsdatum, och därför minimeras risken för påminnelse-, dröjsmåls- eller andra tilläggsavgifter. Dessutom slipper Transportstyrelsen att genomföra ett större antal betalningsutredningar varje år, vilket också innebär kostnadsbesparingar för myndigheten.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har inte genomfört någon formell utvärdering av insatsen men bedömer att den inneburit förenklade rutiner för såväl Transportstyrelsen som för berörda brukare.

12.3.12 Systemstöd för automatisk inrapportering av provningsresultat för enskilt godkännande

”Berör samtliga brukare men har genomförts främst med små och medelstora organisationer i åtanke”.

Syfte: Att underlätta inrapportering av resultat i samband med enskilt godkännande.

Beskrivning: Vid handläggningen av enskilda godkännanden är det Transportstyrelsen som fattar beslut. Myndighetens beslut baseras dock ofta på underlag från externa organisationer, vilka också är de som genomför den faktiska provningen. För att underlätta och förenkla arbetsprocessen har Transportstyrelsen skapat ett webbaserat inrapporteringssystem. Det utvecklade systemet innebär en förenkling för såväl myndigheten som för de organisationer som genomför provningarna och som rapporterar genom detta system. För Transportstyrelsen medför systemet en effektivare arbetsprocess med mindre administrativ hantering än vad som annars hade varit nödvändigt. För besiktningsorganen som genomför provningarna innebär systemet en effektiv inrapporteringsrutin, där de inte behöver utveckla några egna system för ändamålet.

Utfall/erfarenhet: Transportstyrelsen har genom kontakter med berörda provningsinstanser funnit att de är nöjda med systemet och att det fungerar som avsett.

12.3.13 ”Mina meddelanden” via säker elektronisk brevlåda

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”

Syfte: Att underlätta informationsinhämtningen för berörda brukare.

Beskrivning: Insatsen har sitt ursprung i ett arbete som initierats av Skatteverket, Tillväxtverket och Bolagsverket. Via E-delegationen där de största och it-tyngsta myndigheterna ingår har man bestämt att så många myndigheter som möjligt ska ansluta sig och Transportstyrelsen ingår som en av de första anslutna myndigheterna. Tanken är att berörda brukare ska ges aktuell information elektroniskt istället för som idag genom pappersutskick. Tjänsten är under införande och från 2013 ska företag ges möjlighet att med e-legitimation inhämta information via elektronisk brevlåda. För privatpersoner och enskilda firmor är tjänsten redan tillgänglig. Genom insatsen ska svenska myndigheter, inklusive Transportstyrelsen, inte behöva skicka ut lika många brev såsom beslut och betalningsunderlag. För Transportstyrelsen innebär det en effektivare handläggning och därmed minskade kostnader. För berörda företag innebär det en administrativ förenkling.

12.3.14 Praxisbank för överklagningsärenden

”Berör endast små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att bättre möjliggöra att samtliga besiktningsorganisationer får enkel tillgång till befintlig praxis för att underlätta aktuella beslut.

Beskrivning: Tidigare skickades samtliga överklagningsbeslut till bilprovningens huvudkontor. Dessa fungerade som praxis för fortsatta beslut, vilket gjorde att bilprovningen hade full tillgång till dessa. Överklagningsbeslut som tidigare skickades till bilprovningens huvudkontor och ansågs prejudicerande för tolkningar distribueras idag till det besiktningsföretag som fattat beslutet. Det innebär att alla besiktningsföretag inte kan se samtliga fattade beslut, och det är dessutom svårt för mindre organisationer att upprätthålla någon form av kunskapsbank som är vägledande. För att stödja berörda organisationer planerar därför Transportstyrelsen att skapa en praxisbank som underlättar för samtliga besiktningsföretag.

12.3.15 System som presenterar beslutade dispenser digitalt för besiktningsföretag

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att utveckla system som medför enklare och säkrare hantering i samband med undantag från tekniska krav i fordonsförordningen.

Beskrivning: Transportstyrelsen kan bevilja undantag från tekniska krav på fordon. Dessa undantag kan exempelvis behöva styrkas i samband med fordonsbesiktningen. För att underlätta rutinerna i samband med denna arbetsprocess har Transportstyrelsen utformat systemstöd för att kunna

skicka ut beviljade undantag digitalt. Berörda brukare kan därefter själva välja i vilket media man tar med handlingen till besiktningsföretaget. Dessutom är alla beslut tillgängliga i ett register som är åtkomligt för samtliga besiktningsföretag, varför eventuella förfalskningar av dispensbeslut är svårare att genomföra. Åtgärden innebär således förenklingar för såväl Transportstyrelsen som för berörda besiktningsorgan och fordonsägare.

12.3.16 Direktåtkomst till utbildarregister för tillståndshavare

”Mot samtliga brukare men berör även små och medelstora organisationer”.

Syfte: Att göra det enklare för berörda brukare att erhålla nödvändig information.

Beskrivning: Insatsen innebär att berörda brukare ges direktåtkomst till utbildarregistret så att de kan se aktuell personalstatus på respektive tillstånd och genomföra personalförändringar. Insatsen är planerad att genomföras under 2013.

12.3.17 Mindre registrerade importörer kan nyregistrera via webbgränssnitt

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att underlätta inrapporteringen av uppgifter till Transportstyrelsen.

Beskrivning: För närvarande kan inte alla importörer eller fordonstillverkare använda Transportstyrelsens särskilda filregistreringssystem. Främst gäller det mindre aktörer som i stället blir tvungna att skicka in pappersdokument med de aktuella uppgifterna. Uppskattningsvis handlar det om cirka 30 000 fordon per år för vilka det krävs en manuell pappershantering. Att istället ge dessa brukare möjlighet att registrera uppgiften direkt i ett nytt webbgränssnitt skulle medföra en förenkling för berörda brukare och för Transportstyrelsen.

12.3.18 Uppgift om OCR-nummer i grundfrågan

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att underlätta hanteringen vid betalningen av obetalda skatter och avgifter.

Beskrivning: För närvarande måste bilhandlare ringa Transportstyrelsens kundtjänst för att få uppgift om eventuella obetalda skatter och avgifter avseende inbytta fordon. Den planerade förenklingen innebär att bilhandlare i stället på egen hand även kan söka fram uppgiften om OCR-nummer via direktåtkomst till vägtrafikregistret. Förenklingen innebär en minskad

belastning på Transportstyrelsens kundtjänst liksom snabbare och enklare hantering för berörda brukare.

12.3.19 Förändrad fordonsinnehavsfråga

”Berör endast små och medelstora organisationer”

Syfte: Att förenkla informationsuthämtningen för berörda brukare.

Beskrivning: Den planerade insatsen innebär en utveckling av dagens tjänst för sökning av fordonsinnehav. Konkret avses en möjlighet att få en sammanfattande överblick av samtliga fordon – något som i dagsläget inte är möjligt då brukaren istället tvingas söka på varje fordon separat. Förslaget är under utredning, och det är ännu inte klarlagt om och när insatsen ska genomföras. Insatsen bedöms innebära en minskad administration för berörda brukare.