

# Frågor och svar om Transportstyrelsens avgifter inom luftfartsområdet

## Om grunder och principer för avgiftsuttaget

### Varför tar Transportstyrelsen ut avgifter?

Riksdag och regering har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras så att avgiftsintäkterna ska vara i nivå med verksamhetens kostnader från och med den 1 januari 2011.

Grundtanken med avgiftsförändringarna är att trafikslagen ska få mer lika villkor. Tidigare var verksamheten som bedrivs mot de olika trafikslagen finansierad på olika sätt - en del var finansierad med skattemedel och en del var avgiftsfinansierad. Så här såg det ut:

**Luftfarten** var helt avgiftsfinansierad.

**Sjöfarten** var till stor del avgiftsfinansierad.

**Järnvägsverksamheten** var helt skattefinansierad.

**Vägtrafikverksamheten** var både skatte- och avgiftsfinansierad.

Förändringarna som genomförts har bl.a. inneburit att verksamheter som tidigare finansierats helt eller delvis via den s.k. farledsavgiften (inom sjöfarten) och den s.k. myndighetsavgiften (inom luftfarten), numera finansieras via direkta avgifter mot användarna av Transportstyrelsens tjänster. Viss verksamhet inom luftfarten finansieras fortfarande via myndighetsavgiften.

## Full kostnadstäckning är principen

De avgifter som beslutas för Transportstyrelsens tjänster och produkter är beräknade på kostnaden som är kopplad till tjänsterna och produkterna.

Regelgivningen finansieras via skattemedel på sjöfartssidan och via den s.k. myndighetsavgiften på luftfartssidan. Förutom regelgivning täcker denna finansiering också kostnaderna för Transportstyrelsens internationella arbete inom trafikslagen.

### På vilken legal grund har Transportstyrelsen rätt att ta ut avgifter?

Regeringsbeslutet (prop.2010/11:30) innebär att Transportstyrelsen avgiftsintäkter ska vara i nivå med verksamhetens kostnader. Verksamheten inom

luftfartsområdet är fullt ut finansierad genom avgifter avseende uppgifterna tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Det finns idag fyra olika avgiftsslag inom luftfarten:

- Myndighetsavgift – används i huvudsak för att finansiera regelgivning, internationellt arbete samt analys- och utredningsarbete inom luftfartsområdet.
- Direkta avgifter – används för att finansiera myndighetens verksamhet inom tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning.
- Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS) - tas ut från flygoperatörer genom en avgift för avresande passagerare, och används för att finansiera flygplatsernas säkerhetskontroll genom ett utjämningsystem. Transportstyrelsens kostnad för förvaltning av avgiftsutjämningsystemet får maximalt uppgå till en procent av det totala kostnadsunderlaget. Transportstyrelsen betalar ut ersättning till flygplatserna för deras skäliga kostnader för säkerhetskontrollen.
- Avgifter för flygtrafiktjänst - underväg och terminal. Transportstyrelsens andel av avgiften utgör cirka 10 procent och ska täcka Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt den medlemsavgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol. Resterande del av avgiften används för att täcka kostnaderna för flygtrafikledningstjänster hos leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygteletjänst, flygräddningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst samt Sjöfartsverkets kostnader för flygräddning.

Transportstyrelsens rätt att ta ut avgifter grundas vad gäller verksamhet inom luftfarten på luftfartslagen och luftfartsförordningen, samt på riksdagsbeslut och Transportstyrelsens instruktion. Vilka förordningar som rätten grundas på anges i inledningen av respektive avgiftsföreskrift som återfinns via länken <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering/Avgifter/>

### **Hur ska avgifterna utformas – d.v.s. på vilka principer vilar avgiftsuttaget?**

Statliga myndigheter som bemyndigats att ta ut avgifter av brukarna har att följa avgiftsförordningen (1992:191). I förordningen finns allmänna regler som gäller alla myndigheter. Här finns bestämmelser om myndigheters rätt att ta ut avgifter, grunderna för avgiftssättningen, myndigheternas befogenhet att besluta och skyldighet att samråda med ESV om avgifternas storlek, samt förfarandet vid uttag av vissa ansökningsavgifter och avgifter för kopior, bevis och registerutdrag m.m.

Det finns också ett generellt bemyndigande för myndigheter att ta ut avgifter i 4 § avgiftsförordningen. Myndigheter får mot avgift enligt denna paragraf tillhandahålla en rad varor och tjänster om verksamheten är av tillfällig natur eller ringa omfattning. Här kan nämnas publikationer, informations- och kursmaterial, konferenser och kurser. Avgiftsförordningen ska enligt 2 § bara tillämpas om något annat inte följer av en annan förordning eller av beslut av regeringen. I Transportstyrelsens fall finns sådana beslut, som alltså är överordnade avgiftsförordningen.

Andra bestämmelser om att myndigheter får ta ut avgifter finns i ett stort antal författningar och andra beslut av riksdagen och regeringen. I 3 § i avgiftsförordningen läggs fast att "En myndighet får ta ut avgifter för varor och tjänster som den tillhandahåller bara om det följer av en lag eller förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen."

De avgifter som beslutas för Transportstyrelsens tjänster och produkter är beräknade på den kostnad som är kopplad till respektive ärendekategori. Detta följer avgiftsförordningen. I denna tydliggörs att avgifter ska beräknas så att s.k. full kostnadstäckning uppnås om inte något annat ekonomiskt mål för verksamheten har beslutats.

Enligt 5 § gäller att myndigheten får bestämma storleken på avgifter inom ramen för full kostnadstäckning. Med full kostnadstäckning avses att avgiften ska beräknas så att täckning erhålls inte bara för det direkta arbete och de resurser som krävs specifikt för att utföra detta, utan också för de indirekta kostnader (t.ex. kostnader för lokaler, kontorsarbetsplatser, administrationskostnader avseende ekonomi-, personal- och dokumenthantering och ledningskostnader) som uppkommer för att myndigheten ska kunna utföra sina uppgifter.

Det är utifrån ovanstående principer inte tillåtet för Transportstyrelsen med så kallad korssubventionering, där till exempel avgifter från luftfartsbranschen täcker ökade kostnader för verksamhet på järnvägssidan. Det är inte heller inte gångbart att direkta avgifter för en viss tjänst inom luftfartsbranschen bidrar till att subventionera andra tjänster gentemot samma bransch, eller att betalningsstarka eller stora kollektiv skulle få betala mer för att subventionera andra grupper.

Härav följer att varje trafikslag ska täcka sina egna kostnader för den verksamhet som Transportstyrelsen utför gentemot respektive brukarkollektiv och att avgiften för varje tjänst i grunden ska täcka vad den kostar att utföra.

Huvudprincipen är således att varje enskild tillståndshavare eller sökande inom ett brukarkollektiv ska betala den avgift som motsvarar de kostnader som ärendet genererar hos myndigheten.

### **Vad händer om avgifterna går med över- eller underskott?**

Myndighetens arbete ska alltså vara avgifts- eller skattefinansierat beroende på uppgifternas karaktär. Avgifterna sätts enligt självkostnadsprincipen och med krav på full kostnadstäckning. Avgifterna bör därför inte generera vare sig underskott eller överskott över tiden, utan bidra till ett s.k. "nollresultat" – men enskilda år och över kortare perioder kan och får avvikelser dock förekomma. Då avgifterna bygger på budgeterade värden (intäkter och kostnader) och budgeterade volymer (t.ex. uppskattat antal tillståndshavare), så är det i princip omöjligt att varje enskilt år sätta en avgift på förhand som i efterhand visar sig ha gett just de intäkter som krävs för att motsvara de kostnader som lagts ned på att generera en viss tjänst. Om vissa avgifter visar sig generera kontinuerliga över- eller underskott måste detta hanteras genom att avgifterna sänks eller höjs. Myndigheten har som ambition att nå sådan balans över en 3-5-årscykel.

Transportstyrelsen disponerar inte själva de avgifter som tas in utan inbetalda avgifter överförs till statskassan. Avgifterna sätts utifrån de kostnader Transportstyrelsen beräknas ha för de avgiftsbelagda verksamheterna. Kostnaderna utgör den kostnadsram som Transportstyrelsen sedan har att hålla sig inom för den avgiftsbelagda verksamheten. Transportstyrelsen får ersättning genom att staten ger ett s.k. avgiftsanslag på motsvarande summa. Skulle mer avgifter influera till staten kommer de inte till Transportstyrelsen, utan medlen hamnar i statskassan. Transportstyrelsen följer dock balansen och korrigerar avgifterna. Om för mycket tagits ut av ett visst avgiftskollektiv så sänker vi avgifterna för att nå balans.

### **Vad ingår i de kostnader som avgiften ska täcka?**

Avgifterna ska inte bara täcka kostnaderna för det direkta arbetet och de resurser som krävs specifikt för att utföra en viss uppgift (d.v.s. arbetskraftskostnader, resor mm), utan också för de indirekta kostnader (t.ex. kostnader för lokaler, kontorsarbetsplatser, administrationskostnader avseende ekonomi-, personal- och dokumenthantering och ledningskostnader), som uppkommer för att myndigheten ska kunna utföra sina uppgifter. De senare s.k. indirekta kostnaderna kallas också overheadkostnader, och de ingår i de kalkyler som tas fram för respektive avgift. Utgångspunkten är att kostnaderna ska fördelas på ett så rättvisande sätt som möjligt, och att fördelningen därmed ska spegla respektive verksamhets del av förbrukningen av gemensamma resurser.

I årsavgifterna inkluderas kostnaderna för de tillsynsinsatser Transportstyrelsen gör, liksom för det för- och efterarbete som är förknippat med tillsynerna.

### **Hur tas underlagen för avgifterna fram?**

Underlaget för vilka kostnader som ska finansieras av respektive avgift skapas genom den tid- och ekonomiredovisning som tillämpas inom Transportstyrelsen. Varje medarbetare redovisar på detaljerad nivå vilka verksamheter man har arbetat med. Detta innebär att Transportstyrelsen har en god uppfattning om hur mycket tid som förbrukas mot respektive ärendekategori. Med detta underlag som grund fördelas sedan kostnaderna ut.

**Vissa delar luftfartsområdets kostnader, exempelvis regelgivning och internationellt arbete finansieras via myndighetsavgiften, medan andra delar, exempelvis tillsyn, är finansierade med avgifter från brukarna. Var detaljregleras hur denna indelning avgränsas, samt var regleras fördelningen av overheadkostnader mellan dessa finansieringsmodeller?**

Det finns interna riktlinjer som beskriver vad som är att betrakta som tillsynsarbete, tillståndsarbete, regelgivningsarbete etc. Utifrån dessa riktlinjer avgörs hur tid och kostnader för verksamheten ska fördelas på skatte- respektive avgiftsfinansiering. Overheadkostnaderna fördelas sedan på respektive område utifrån fördelningsgrunder som fastställs av Transportstyrelsen. Utgångspunkten är att overheadkostnaderna ska fördelas på ett så rättvisande sätt som möjligt, och att fördelningen därmed ska spegla respektive verksamhets del av förbrukningen av gemensamma resurser.

**Vad säger EU, EASA eller andra internationella organ om att Transportstyrelsen, och därmed Sverige, tar ut avgifter för att finansiera verksamheten inom luftfartsområdet?**

Internationella organ uttrycker inte några åsikter om detta. Det krävs inte något stöd i regelverk från sådana organ för att kunna ta ut avgifter. Varje land har rätt att själv besluta hur dess myndighetsverksamhet ska finansieras. Vissa stater väljer direkta avgifter medan andra väljer en kombination av avgifter, subvention via skattebaserade anslag eller finansiering genom avgifter motsvarande myndighetsavgiften (t.ex. passagerarskatter). Detta gör att varje stat sätter avgifter utifrån den modell staten valt, och här skiljer sig länderna åt.

Transportstyrelsens uppgift är att följa de principer för avgiftsättning som gäller i Sverige och de direktiv vi fått från regeringen. Det innebär att oavsett huruvida andra länder tar ut avgifter eller inte, och oavsett om nivån på dessa är lägre eller högre än Transportstyrelsens avgifter, så gäller svenska förhållanden. Vi följer dock utvecklingen i andra länder och redogör emellanåt för nivåerna på de svenska avgifterna jämfört med motsvarande kostnader för branscherna i andra länder, framförallt länder i närområdet.

**Varför kan inte stora företag eller de som är många företag inom ett område betala lite mer, så kan vi som är små eller få betala mindre?**

Transportstyrelsen får ibland in synpunkter där man pekar på att större mer bärkraftiga organisationer rimligen borde kunna betala mer än små och medelstora, men omsättning eller ekonomisk bärkraft fungerar inte som rättvisande fördelningsgrund för kostnader inom luftfartsområdet. Inom luftfartsområdet har Transportstyrelsen därför gjort bedömningen att storlek på tillståndshavarens organisation eller dennes omsättning inte speglar myndighetens insats och därför inte kan tillämpas för att sätta avgifter. Inom dessa områden baseras avgifterna heller inte på företagets storlek vad avser antalet anställda.

### **Varför har avgifterna i många fall ökat så kraftigt under de senaste åren?**

2011 ändrades de finansiella villkoren för verksamheten inom Transportstyrelsen. Inom luftfarten finansierades tidigare stora delar av den verksamhet som idag finansieras via direkta avgifter med hjälp av den s.k. myndighetsavgiften. Transportstyrelsen har successivt fasat ut denna finansiering och ersätta den med finansiering via direkta avgifter. Detta innebär att kostnader som tidigare finansierades av myndighetsavgiften nu finansieras direkt av de som omfattas av Transportstyrelsens arbete, och där det är uttalat att verksamheten ska finansieras via direkta avgifter. Det har inneburit att när bidragen från en finansieringskälla minskat måste de öka från den andra källan. Därför har de direkta avgifterna stigit relativt kraftigt sedan 2011, och detta trots att kostnaderna för Transportstyrelsens verksamhet inom luftfartsområdet kontinuerligt minskar.

### **Hur vet jag att Transportstyrelsen inte tar ut för mycket betalt i sina avgifter?**

Avgifterna sätts utifrån de kostnader Transportstyrelsen beräknas ha för de avgiftsbelagda verksamheterna.

Dessa kostnader utgör den kostnadsram som Transportstyrelsen sedan har att hålla sig inom för den avgiftsbelagda verksamheten. Transportstyrelsen disponerar dock inte själv de avgifter som tas in utan avgifterna går direkt till statskassan. Transportstyrelsen får istället från staten ersättning för sina kostnader genom att staten ger ett s.k. avgiftsanslag som motsvarar den summa som de beräknade kostnaderna uppgår till. Skulle mer avgifter influtit till staten än vad Transportstyrelsen har utrymme att disponera får myndigheten inte del av överskottet, utan medlen hamnar i statskassan. Transportstyrelsen följer dock balansen inom respektive avgiftsområde och korrigerar avgifterna så att om för mycket tagits ut av ett visst avgiftskollektiv så sänker vi avgifterna för att nå balans. Vi strävar att hålla balans över en 3-5-års cykel. Dessutom bevakar Riksrevisionen respektive Ekonomistyrningsverket Transportstyrelsens

avgiftssättning. Riksrevisionen är ett oberoende organ som för medborgarnas räkning följer upp verksamheten inom staten. Så här beskriver de sin roll:

*”Riksrevisionens uppdrag är att granska vad statens pengar går till och hur effektivt de används. Genom att utföra oberoende revision bidrar vi till att stärka den demokratiska insynen, en god resursanvändning och en effektiv förvaltning i staten.*

*Genom ett grundlagsskyddat oberoende har Riksrevisionen ett starkt mandat att granska statliga myndigheter och verksamheter. Vi kontrollerar om de följer direktiv, regler och föreskrifter och om de når sina mål, det vill säga att regeringen och myndigheterna sköter sitt arbete. Om vi finner brister rapporterar vi om dem och ger rekommendationer för att förbättra effektiviteten. Riksrevisionen är därför en viktig del av riksdagens kontrollmakt.”*

Transportstyrelsen har också skyldighet att samråda med Ekonomistyrningsverket enligt 7§ i Avgiftsförordningen avseende de avgifter som Transportstyrelsen tar ut eller avser att ta ut.

## **Registerhållningsavgifter inom luftfartsområdet**

### **Vad får jag för min registerhållningsavgift?**

Registerhållningen sker den i olika datorbaserade system, särskilt anpassade utifrån de krav och behov som finns för respektive fordonsslag. Kostnaderna för registerhållningen består av

- kostnaderna för systemet i sig, d.v.s. kostnaderna för utveckling (blir årskostnad i form av avskrivningar)
- kostnaderna för teknisk drift (helt enkelt se till att systemet tekniskt fungerar driftsäkert utifrån de krav på tillgänglighet och åtkomst som finns för varje system),
- kostnaderna för förvaltning av systemet (t.ex. anpassning till nya behov som systemet ska fylla, ny teknik som systemet ska anpassas till etc.),
- kostnaderna för upprätthållande av IT-säkerhetskrav, och
- kostnaderna för den registervård som måste göras i systemet (uppdatering av innehåll som adressuppgifter, uppgifter om luftfartyg etc.).

Dessa kostnader är de som utgör underlaget för registerhållningsavgifterna inom luftfarten, och det är alltså detta du betalar för. Avgiften täcker även kostnader för att lämna ut vissa uppgifter ur registret/inskrivningsregistret för luftfartyg både muntligen och skriftligen.

**Varför är registerhållningsavgifterna så olika stora mellan trafikslagen (ofta jämförs med avgifterna på vägtrafikområdet som har lägre avgifter än de andra områdena)?**

Registerhållningen sker den i olika datorbaserade system, särskilt anpassade utifrån de krav och behov som finns. Kostnaderna för registerhållningen består av

- kostnaderna för utveckling (blir årskostnad i form av avskrivningar)
- kostnaderna för teknisk drift (helt enkelt se till att systemet tekniskt fungerar driftsäkert utifrån de krav på tillgänglighet och åtkomst som finns för varje system),
- kostnaderna för förvaltning av systemet (t.ex. anpassning till nya behov som systemet ska fylla, ny teknik som systemet ska anpassas till etc.),
- kostnaderna för upprätthållande av IT-säkerhetskrav, och
- kostnaderna för den registervård som måste göras i systemet (uppdatering av innehåll som adressuppgifter, uppgifter om fordon etc.). Här kan det skilja på hur många olika uppgifter som finns avseende en bil kontra hur många olika uppgifter som måste finnas avseende ett luftfartyg, etc.).

Stora delar av kostnaderna är kopplade till respektive system och är inte direkt proportionella mot det antal objekt eller tillståndshavare som finns i registret. Det är alltså inte så att ett system med 1000 gånger fler objekt i än ett annat system, är 1000 gånger dyrare med avseende på kostnaderna ovan, utan det finns tydliga stordriftsfördelar i systemen. Detta innebär att kostnaderna inte ökar i proportion till antalet objekt (fordon/luftfartyg/tillståndshavare) i systemet. Ju fler objekt som finns i systemet desto fler objekt (om varje fordon/luftfartyg/tillståndshavare beläggs med avgift) finns det att slå ut kostnaderna för registerhållningen på, vilket gör att kostnaden per styck i stora system tenderar att avta ju fler objekt som hanteras i systemet.

När det gäller "bilregistret" (fordonsregistret) så hanteras där ca 10 miljoner fordon och då kan man slå ut kostnaderna för systemets upprätthållande på en stor mängd fordon. I exempelvis luftfartygsregistret återfinns drygt 3 000 luftfartyg, och det är därmed ganska få att fördela kostnaderna på. Det finns alltså drygt 3 000 gånger fler fordon i fordonsregistret på vägsidan än luftfartyg i luftfartygsregistret. I absoluta termer är fordonsregistret givetvis mycket dyrare att driva än luftfartygsregistret men det är inte 3 000 gånger dyrare (siffrorna avseende antal fordon resp. antalet luftfartyg ovan är lite avrundade men proportionen stämmer någorlunda) så kostnaden per enhet blir betydligt högre när det gäller kostnaden för att registerhålla ett luftfartyg än ett vägfordon.

**Jag vill betala registerhållningsavgiften i förväg. Går det?**



Det går tyvärr inte att betala registerhållningsavgiften i förväg.

## **Årsavgifter luftfart**

### **Jag äger ett ultralätt flygplan/segelflygplan och har fått en räkning för "fortlöpande luftvärdighetsövervakning/flygtillstånd". Vad avser avgiften och vad får jag för de pengarna?**

Transportstyrelsen för ett register som bl.a. hanterar luftvärdigheten för de luftfartyg som är registrerade i Sverige. De kostnader som avgiften för fortlöpande luftvärdighetsövervakning/flygtillstånd ska täcka är dels dessa registerhållningskostnader, men också de kostnader som uppstår i och med att Transportstyrelsen lämnar bidrag till intresseorganisationerna för deras verksamhet bl.a. i uppföljningen av luftvärdigheten beträffande ultralätta luftfartyg/segelflyg, och för deras aktiva arbete i flygsäkerhetsfrågor beträffande delegerad verksamhet. Delar av detta bidrag täcks av de avgifter som Transportstyrelsen tar ut genom luftvärdigheten för ultralätta luftfartyg/segelflygplan.

### **Kan jag "ställa av" mitt luftfartyg på vintern (större delen av året) och på så sätt spara pengar?**

Det går inte att ställa av sitt luftfartyg i syfte att få en lägre kostnad. Luftvärdigheten gäller i 12-månaders-intervaller. Om man skulle begära avställning så kräver det att Transportstyrelsen tar ställning till detta, vilket medför en kostnad, och sedan likadant när luftfartyget ska ställas på igen. Detta skulle medföra ökad hantering från myndighetens sida samt ny ev. hantering av delegerad verksamhet. Att Transportstyrelsen betalar tillbaka avgifter för hela kvartal gäller endast när luftfartyget avregistreras.

### **Vad får jag för min certifikat-/behörighetssavgift, d.v.s. varför måste jag betala en årlig avgift?**

Transportstyrelsen har en skyldighet att föra register över personliga tillstånd. Årsavgifterna som Transportstyrelsen tar för personliga tillstånd ska täcka Transportstyrelsens kostnader att föra dessa register. Kostnaderna för registerhållningen består av

- kostnaderna för utveckling (som blir årliga kostnader i form av avskrivningar),
- kostnader för den tekniska driften (att systemet tekniskt fungerar driftsäkert utifrån de krav på tillgänglighet och åtkomst som finns för varje system),

- kostnader för förvaltning av systemen (t.ex. anpassning av systemen till nya behov som systemet ska fylla, nya regelverk, ny teknik som systemet ska anpassas till), samt
- kostnaderna för upprätthållande av IT-säkerhetskrav och för den registervård som måste göras i systemen (uppdatering av innehåll som adressuppgifter, giltiga certifikat etc.).

I avgiften ingår förutom kostnaderna för registerhållningen också de kostnader som uppkommer för att göra bedömningar i samband med t.ex. återkallande av certifikat samt för utfärdande av nytt certifikat om man byter namn eller får svenskt personnummer. Vidare är avgiften avsedd att täcka den kostnad som är förknippad med granskningen av medicinska undersökningar som kommer in, och kostnaderna som uppkommer när vi svarar på frågor som kommer via telefon och mejl. Sådana kostnader läggs ut och belastar hela kollektivet och inte den enskilde certifikatinnehavaren.

### **Varför skiljer årsavgifterna för tillsyn av luftvärdighetsorganisationer som ingår i ett drifttillstånd (AOC) från avgiften för dem som inte ingår i ett drifttillstånd?**

Det är betydligt mer komplext att utöva tillsyn mot de organisationer där den s.k. CAMO:n ingår i ett AOC, då tillsynen måste säkerställa CAMO:ns relation till övriga delar av organisationen, och att systemet hänger samman och fungerar kontinuerligt. Fristående CAMO vars uppgift många gånger är att lämna luftvärdighetsgranskningar, och där åtagandet sedan upphör, innebär mindre komplex hantering hos Transportstyrelsen, vilket motiverar skillnaden i avgifter.

### **Vad händer om jag inte betalar – ni kan ju ändå inte återkalla tillståndet?**

Nej, i många fall har Transportstyrelsen inte rätt att återkalla ett tillstånd p.g.a. utebliven betalning, men avgiften för tillståndet har Transportstyrelsen rätt ta ut för vår hantering. Om avgiften inte betalas går den till slut till inkasso med betalningsanmärkning som följd om den inte betalas.

### **Om jag inte avser att ha kvar mitt certifikat eller mina tillstånd – kan jag kasta fakturan?**

Nej, du kan inte kasta fakturan. Om du får en faktura som du anser att du inte ska/vill betala så måste du bestrida den. Om du vill bestrida din faktura meddelar du detta via brev eller e-post till Transportstyrelsen. Du använder dig av de adress- eller e-postuppgifter du finner på fakturan. Du skriver då referensnumret på fakturan, att du vill bestrida den och vilka skäl du har för att bestrida den (motsätta dig att betala den).

**Vi har tillstånd för verksamhet som vi bedriver på flera olika orter/platser och vill ha vår faktura uppdelad utifrån respektive avgiftskostnaden för respektive plats och skickad till olika adresser. Varför gör Transportstyrelsen inte det?**

Transportstyrelsens utgångspunkt för debitering är att det är tillståndshavaren ("modern" för tillståndet) som debiteras då det är den som är juridiskt betalningsskyldig. För att försäkra sig om att fakturan går till rätt mottagare är det den formella tillståndshavarens adress som används vid fakturering. Därav följer att vi inte delar upp fakturor och sänder separata fakturor till olika adresser. Ev. uppdelning av kostnader mellan orter och verksamheter faller på tillståndshavaren att göra.

**Varför skickar ni inte fakturan till min arbetsgivare – jag är t.ex. flygledare eller pilot och anställd och då borde min arbetsgivare kunna få fakturan för det är denne som bör betala?**

Tidigare har det förekommit att tillståndsavgifter avseende s.k. personliga tillstånd, fakturerats individens arbetsgivare som betalat avgiften. Detta har Transportstyrelsen insett vara felaktigt.

Enkelt uttryckt är ett personligt tillstånd ett tillstånd som baseras på att personen uppfyllt de krav som krävs för att tillståndet ska erhållas. Personen kan använda sitt tillstånd oavsett vilken arbetsgivare denne har. Transportstyrelsen har kommit fram till att när det gäller ett personligt tillstånd så är individen betalningsansvarig. Då bör Transportstyrelsen inte lägga över betalandet på någon annan, eftersom individen får ta konsekvenserna om fakturan inte betalas. För att vara så säkra som möjligt på att fakturan hamnar rätt, och att personen uppmärksammas på att det finns en betalningsskyldighet, fakturerar vi därför individen utifrån de adressuppgifter vi har.

## **Timkostnad, fakturering och betalning**

**Transportstyrelsen tar ut en timkostnad på 1400 kr för löpande arbete. Denna kostnad upplevs som hög. Varför är den 1400 kr?**

Transportstyrelsens timkostnad innehåller inte bara lönekostnaden inkl. sociala avgifter för dem som utför själva arbetsuppgifterna, utan alla kostnader för saker som måste finnas och vars kostnader måste täckas för att verksamheten ska fungera (lokaler, IT, resor, hotell, traktamenten, stödfunktioner som personal-, kommunikations och ekonomienheter, arkiv- och diariefunktioner etc.).

Många ärenden inom luftfarten kräver att vi måste besöka en anläggning för att genomföra kontrollen. Om kontrollen ska utföras en timmes resväg från kontoret och kontrollen tar ca en timme innebär det att den faktiska avgiften som debiteras endast motsvarar ca 500 kr/timme. Eftersom vi endast har kontor i Stockholm, och Norrköping blir avgiften per timme för exempelvis kontroller i Norrland, på Gotland eller närmare den norska gränsen väldigt låg i förhållande till den tid och de kostnader som vi faktiskt lägger ned på ärendet.

**Varför tar Transportstyrelsen inte ut avgifter baserade på olika löpande timtaxor beroende på vilken personalkategori som utför arbetsuppgifterna? Vissa kategorier anställda borde ju vara billigare och andra dyrare.**

Frågan ovan baseras på synpunkten att Transportstyrelsen borde ha olika taxor för olika typer av ärenden beroende på huruvida det är handläggare, inspektörer eller andra befattningskategorier som hanterar den specifika ärendetypen. Detta skulle dock fordra att Transportstyrelsen arbetar med ett antal olika taxor, och att kostnaderna för ärenden där många olika befattningskategorier är involverade i arbetet kalkyleras separat. Detta skulle möjligen vara görligt men det fordrar arbete och resurser (= ytterligare kostnader) som ska vägas mot fördelarna med en gemensam timtaxa, och Transportstyrelsen har valt modellen med en gemensam timtaxa.

En risk skulle också vara att avgiften skulle kunna bli personberoende, då vissa arbetsuppgifter kan utföras av flera olika kategorier av medarbetare, varav vissa innebär en högre timkostnad och andra en lägre. Det skulle kunna innebära att avgiften skulle kunna bli beroende på vilken person som gjort den enskilda arbetsuppgiften, vilket inte är önskvärt.

**Varför har inte Transportstyrelsen olika taxor för hög och lågbelastade perioder, det skulle utjämna arbetsbördan på årsbasis?**

Som angivits ovan ska timkostnaden spegla den kostnad Transportstyrelsen har för att bedriva den verksamhet som timtaxan ska täcka. Den är satt utifrån ett självkostnadsresonemang. Vi får inte använda olika taxor för att styra efterfrågan till vissa perioder genom att då ha en lägre taxa och vi får heller inte ta ut högre taxa i perioder av högre belastning om vi inte kan visa att vi skulle ha genomgående högre kostnader dessa perioder. Transportstyrelsen har beslutat att ha en gemensam taxa då det också är enklare för omgivningen att veta vad en timme kostar och för att den administrativa hanteringen blir enklare om vi tillämpar en gemensam taxa.

**Vi vill ha ett inköpsordernummer som underlag för fakturan – varför accepterar Transportstyrelsen inte detta?**

Transportstyrelsen har tagit ställning i frågan och anför att Transportstyrelsen uttag av avgifter inte är att jämföra med ett normalt inköp, då det inte föreligger något kund-leverantörsförhållande i traditionell mening, och därmed inget avtal parterna emellan. Transportstyrelsen tar ut avgifter för myndighetsutövande enligt de instruktioner Transportstyrelsen har, och då anser Transportstyrelsen inte att mottagaren har rätt att begära en inköpsorder. Transportstyrelsen saknar idag möjligheten att hantera inköpsorder i sina system och det skulle bli relativt kostsamt att anpassa systemen till sådan hantering. Kostnaderna skulle drabba brukarna genom avgifterna och Transportstyrelsen anser inte att detta är ekonomiskt försvarbart.

**Fakturan avser arbete som gjordes för ett år sen – den är sen – måste jag betala?**

Ja du måste betala, även om det är dåligt agerande från Transportstyrelsens sida att i vissa fall vara så sen med fakturan. För fakturor gäller att vi tillämpar en femårsgräns enligt gällande lagstiftning, d.v.s. Transportstyrelsen har möjligheten att fakturera så sent som fem år efter det att Transportstyrelsens insatser/arbete utförts och betalningsmottagaren är skyldig att betala. Strävan är givetvis att undvika att vara sena med faktureringen.

**Varför kan ni inte skicka fakturan till min tillfälliga adress?**

När Transportstyrelsen skickar fakturan måste vi så gott som möjligt säkerställa att fakturan når rätt mottagare så att denne får kunskap om våra anspråk. Den säkraste adress vi har får vi från Skatteverket när det gäller personer, och från Bolagsverket när det gäller företag. Vi har integrationer med deras system genom vilka vi löpande erhåller aktuella adresser och det är dessa vi använder vid vår fakturering. Därför fakturerar vi inte till tillfälliga adresser.

**Jag har upphört med min verksamhet under året då mina tillstånd har upphört eller då jag avyttrat min verksamhet/mitt luftfartyg– kan jag få tillbaka pengar på årsavgiften?**

Enligt våra avgiftsföreskrifter (som återfinns på [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)) kan debiteringen komma att omprövas, om förhållandena ändras under kalenderåret. I sådana fall beräknas avgiften för hela kvartalet. Detta innebär att du kan få tillbaka delar av avgiften kvartalsvis om du begär det. Transportstyrelsen betalar tillbaka enligt kvartalsprincipen, d.v.s. om verksamheten exempelvis pågått, eller

innehavet av fartyget/luftfartyget gällt, första kvartalet och delar av det andra, så betalar Transportstyrelsen tillbaka de delar av årsavgiften som gäller kvartal 3 och 4. Avgiftsdelen som täcker kvartal 3 och 4 kan du få tillbaka givet att beloppet du ska få tillbaka är 5000 kr eller mer. Antag t.ex. att årsavgiften är 11 000 kr, då äger du rätt att få tillbaka 2/4 d.v.s. 5 500 kr. Du måste dock ansöka om detta så att frågan kan prövas formellt hos Transportstyrelsen. Det räcker med att skriva ett mejl till Transportstyrelsen där du redogör för din önskan och motiven till denna.

### **Jag tycker det är för dyrt och flyttar mina tillstånd till ett annat land? Är det ok?**

Ja, där regelverket så medger har du möjlighet att flytta dina tillstånd till annat land. Observera dock att det kan vara förknippat med vissa avgifter att genomföra flytten. Transportstyrelsens avgifter hittar du i avgiftsföreskriften för respektive trafikslag.

### **Om jag tycker jag av någon anledning inte bör betala det belopp som faktureras eller i alla fall betala mindre– hur gör jag då?**

Då bör du snarast bestrida den faktura du fått från Transportstyrelsen. Du måste då ange fakturanummer/fakturareferens och att du bestrider fakturan och motivera ditt bestridande. Bestridandet kan du göra såväl via vanlig post som via e-post till Transportstyrelsen.

### **Varför kan jag inte få E-faktura?**

Transportstyrelsen har inte denna möjlighet idag. Transportstyrelsen ser över möjligheterna för detta.

### **Varför kan ni inte skicka fakturan med e-post?**

Det är inte problemfritt att hålla reda på e-postadresser, då både företag och privatpersoner kan byta sådana, och många gör det ofta. En viktig utgångspunkt när man skickar fakturor är att dessa hamnar hos rätt mottagare och att den som skickar fakturan gör vad den kan för att försäkra sig om detta. Om Transportstyrelsen ska skicka fakturor via vanlig e-post måste Transportstyrelsen på något sätt säkra att vi har ett uppdaterat register över ett stort antal e-postadresser så att fakturan hamnar rätt, och det är komplicerat, för att inte säga omöjligt. Vanliga postadresser är betydligt enklare att hålla korrekt uppdaterade via offentliga register som förs via folkbokföringen och Bolagsverket. Där kan Transportstyrelsen löpande uppdatera våra adresser via integration med dem.

För vanlig post är därför hanteringen "säkrad", från registrering av adress vidare till överföring till våra system och slutligen utskrift och utdelning av pappersavi. För e-post är det annorlunda, då är externa aktörer och mailservrar inblandade som vi som myndighet inte har några överenskommelser med. Därför undviker vi denna väg då vi inte kan vara säkra på att fakturan hamnar hos korrekt mottagare. De säkraste uppgifterna om mottagarens adress finns i folkbokföringen eller i bolagsregistret.

### **Vilka är Kammarkollegiet? Varför får jag brev från dem?**

Kammarkollegiet är den myndighet som staten använder för att bevaka och driva in sina fordringar inom Sverige. Får du ett brev från dem kan det vara ett kravbrev som avser obetalda avgifter, och då har avgiftsanspråket gått till inkasso. Då måste du agera, antingen genom att betala eller genom att bestrida kravet om du anser att du har skäl för det. Kammarkollegiet kan driva ärendet till domstol om det inte betalas.

### **Jag accepterar inte den faktura jag fått och jag vill att den stoppas. Hur får jag min faktura stoppad?**

Om du har invändningar mot en faktura du fått från Transportstyrelsen så måste du bestrida den. Då måste du höra av dig till Transportstyrelsen via post eller e-post till våra avgiftsbrevlådor. Du måste ange vilken faktura det gäller och varför du anser den vara felaktig och att du därmed bestrider den. Transportstyrelsen återkommer med eventuella ytterligare frågor och fattar sedan ett beslut i frågan. Du kan alltså inte be någon av Transportstyrelsens anställda att stoppa din faktura eftersom endast personer som har som särskild uppgift att hantera inkommande fakturafrågor har rätt att stoppa fakturor.

### **Jag vill överklaga ett avgiftsbeslut som fattats av Transportstyrelsen. Hur gör jag?**

Beslut som fattats av Transportstyrelsen kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och du ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring du vill ha. Överklagandet ska ställas till Förvaltningsrätten i Linköping men skickas till Transportstyrelsen 601 73 Norrköping.

Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom 3 veckor från det att du tog del av beslutet du överklagar eller, om du företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom 3 veckor från den dag då beslutet meddelades.

**Jag har inte möjlighet att betala hela summan som min faktura omfattar vid ett tillfälle av ekonomiska skäl. Kan jag uppskov med betalningen eller annan form av anstånd?**

Du kan ansöka om att få en avbetalningsplan för din faktura. Då ansöker du till Transportstyrelsen om att få göra en avbetalningsplan för fakturan. Du anger skälen till varför du behöver dela upp betalningarna, och vid vilka tidpunkter du kan betala olika delsummor. Transportstyrelsen prövar då din ansökan och kan bevilja en avbetalningsplan om Transportstyrelsen finner skäl till detta.

**Varför måste jag betala fast jag inte slutförde min utbildning eller fick mitt tillstånd?**

Transportstyrelsen har i uppdrag att finansiera sitt arbete genom att ta ut avgifter av dem som använder Transportstyrelsens tjänster. Om Transportstyrelsen lagt ner arbete för att du ska kunna genomgå din utbildning eller få ditt tillstånd så måste Transportstyrelsen kunna täcka sina kostnader för det arbetet. Därför tar vi betalt i de fall vi lagt ner arbete för någons räkning.

**Jag har fått en faktura som innebär att ni tar betalt i förskott. Varför gör ni det?**

Ibland tillämpar Transportstyrelsen ansökningsavgift, vilket innebär att avgiften måste betalas innan handläggningen påbörjas. I vissa fall kan denna vara relativt hög, som t.ex. vid ansökan om tillstånd att bedriva verksamhet enligt Del 145 inom luftfarten. Erfarenhetsmässigt vet Transportstyrelsen att arbetet med att granska en sådan tillståndsansökan tar relativt lång tid, betydligt över 40 timmar. För att synliggöra kostnaden och för att Transportstyrelsen ska försäkra sig om att få betalt för sitt arbete kräver Transportstyrelsen förskottsbelagt för den uppskattade tidsåtgången för vår hantering, innan vidare hantering av ärendet kan ske. När betalning inkommit påbörjas hanteringen. Vid slutdebitering av tillståndsärendet debiteras det totala antalet nedlagda timmar minus den summa vi tidigare debiterat vid förskottsbetalningen. Skulle Transportstyrelsen ha förskottsdebiterat mer än kostnaden för den slutliga tidsåtgången återställs givetvis medlen till betalaren.

**Varför kan jag inte betala med kort?**

Transportstyrelsen har idag ingen gemensam lösning för kortbetalning. Transportstyrelsen arbetar för att ta fram en gemensam lösning.



### **Varför har Transportstyrelsen inte autogiro?**

Transportstyrelsen har idag ingen lösning för autogirobetalningar. Transportstyrelsen arbetar för att ta fram en gemensam lösning

## **Övrigt**

### **Varför tar inte Transportstyrelsen hänsyn till branschens överlevnadsmöjligheter när avgifterna sätts? Nuvarande avgifter är så höga så att de hotar mitt företags överlevnadsmöjligheter.**

Många tycker att Transportstyrelsen genom sin avgiftssättning inte främjar överlevnadsmöjligheterna för mindre och medelstora företag, då sådana företag får samma avgifter som större företag för motsvarande tjänst. En synpunkt som lyfts fram är att detta strider mot uttalad politiskt vilja att underlätta för och främja mindre och medelstora företags utvecklingsmöjligheter, och att Transportstyrelsen borde följa denna vilja.

Transportstyrelsen menar att de regler som finns avseende avgiftssättning och avgiftsuttag inte medger undantag för vissa kategorier av brukare (t.ex. mindre och medelstora företag), t.ex. i form av lägre avgifter än självkostnad eller "subventioner". Därför är det inte möjligt att särbehandla t.ex. små- och medelstora företag, oavsett vilka grunder den skulle anses ske på (som att avgifterna slår hårt mot vissa kategorier av företag, att de drabbar ideella intressen, att det drabbar privatpersoner eller att företag i glesbygden drabbas särskilt hårt).

### **De höga avgifterna som Transportstyrelsen tar ut kan innebära att vissa avstår från att söka tillstånd inom luftfarten, vilket kan påverka flygsäkerheten t.ex. genom ökat s.k. "svartflyg". För att förhindra detta bör Transportstyrelsen hålla avgifterna låga. Varför gör ni inte det?**

Det är givetvis inte bra om enskilda avstår från att söka de tillstånd som krävs och opererar utan dem, och det är dessutom inte förenligt med gällande regler. Sådana beslut kan enskilda fatta i allehanda situationer, t.ex. att man väljer att framföra oförsäkrade bilar eller att köra utan att ha körkort, och man bryter därmed mot grundläggande krav och regler. Sådana regelbrott sker dock på egen risk och konsekvenserna om det uppdragas t.ex. vid en olycka blir då allvarliga för den enskilde, men eventuellt också för tredje man. Om den enskilde trots sådana potentiella konsekvenser väljer att inte följa reglerna bör detta beklagas, och Transportstyrelsens förhoppning är att regelbrott upptäcks och beivras. Det är givetvis också mycket beklagligt om vissa avstår att betala gällande avgifter och

ändå konkurrerar kommersiellt, och Transportstyrelsens förhoppning är även i detta fall att sådant kommer att upptäckas och beivras.

Att hålla avgifterna låga utifrån sådana argument upplever Transportstyrelsen inte görligt utifrån gällande ramar. Transportstyrelsen ser dock vikten av att informera om gällande regelverk och vikten av att detta uppfylls. Det skulle t.ex. vara möjligt att informera försäkringsbolag vad som gäller avseende olika verksamheter så att detta beaktas i de fall försäkringsärenden kopplade till utövandet uppkommer.

Transportstyrelsen arbetar ständigt för att sänka våra kostnader och därmed våra avgifter

**Transportstyrelsens höga avgifter gör det svårt eller omöjligt för mig att ha flygning som hobby. Transportstyrelsen bör ta hänsyn till hobbyutövare i sin avgiftssättning. Varför gör ni inte det?**

Transportstyrelsen får ofta synpunkter på att de upplevt höga avgifterna hotar enskildas möjligheter att utöva sina intressen eller sin hobby för att det blir för dyrt med de avgifter Transportstyrelsen tar ut. Detta är givetvis beklagligt. Dock har Transportstyrelsen svårt att se att särskilda hänsyn kan tas till hobbyutövare vid avgiftssättningen. Det går inte att inom gällande regelverk sätta avgifterna på ett sådant sätt att vissa intressen skulle främjas särskilt. Det finns många fritidssysselsättningar där kostnaderna är/kan vara relativt höga. Om avgiftssättningen skulle anpassas efter hobbyutövare måste det finnas klara direktiv som pekar i riktningen att hobbyutövning ska undantas från konsekvenserna av upplevt höga avgifter. Därför kan inte allmänflyget särskiljas från det kommersiella flyget inom ramen för gällande regelverk avseende avgiftssättningen. Genom att verka för att effektivisera regelverk, tillsyn och registerhållning, och processer kopplade till dessa uppdrag, och genom att förenkla och minimera kraven där så är möjligt med bibehållen hänsyn till de mål som finns med verksamheten, vill Transportstyrelsen dock medverka till att det blir så enkelt och billigt som möjligt att utöva sitt flygintresse med bibehållen säkerhet.

**Varför tillämpar inte Transportstyrelsen rörliga taxor eller taxor som baseras på hur bra ett företag sköter sig? De som sköter sig bra skulle kunna få betala mindre och de som sköter sig mindre bra skulle kunna få betala mer.**

När avgiftsmodellen skapades fördes dialog med branschen och det var mycket tydligt att branschen ville ha en taxa som var så förutsägbar som möjligt. Man såg hellre årsavgifter än specifika avgifter gentemot varje brukare utifrån vilka insatser som gjordes gentemot dem en enskild period. Det senare ansågs

oförutsägbart och osäkert och därmed valdes den nuvarande modellen med årliga avgifter. När det gäller frågan om att de som "sköter sig" får betala lika mycket som de "som inte sköter sig", trots att de senare orsakar mer arbete än den genomsnittliga "skötsamma" organisationen, så finns uppfattningen att detta skulle vara orättvist. Transportstyrelsen kan förstå att man ser en sådan risk, men samtidigt vill vi påpeka följden av olika avgiftsnivåer om enskilda organisationer efter en rad "skötsamma" år hamnar i problem som innebär intensifierad uppmärksamhet från Transportstyrelsen. Det skulle då plötsligt, med en annan avgiftsmodell, kunna orsaka kraftigt ökade kostnader för organisationen detta år. Det finns idag vissa inslag av rörliga delar i vår avgiftsmodell då Transportstyrelsen idag har en s.k. "kontrollavgift" som tillämpas i det fall vi vid en tillsyn upptäcker brister som föranleder ett större merarbete för oss. Sådant arbete ingår inte i årsavgifterna utan debiteras separat utöver årsavgiften. Transportstyrelsen kallar tillsynsformen "betingad verksamhetskontroll" eller "bristavsyning".

### **Vad är den s.k. GAS-avgiften inom luftfarten?**

GAS står för Gemensamt Avgiftsutjämningsystem för Säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Avgiften tas ut från flygoperatörer baserat på avresande passagerare.

Avgiftens storlek baseras på flygplatsernas budgeterade kostnader för säkerhetskontroll och prognoser för transporterat antal passagerare samt Transportstyrelsens kostnad för förvaltning av systemet.

Transportstyrelsens kostnad för förvaltning av avgiftsutjämningsystemet får maximalt uppgå till en procent av det totala kostnadsunderlaget. Transportstyrelsen betalar ut ersättning till flygplatserna för deras skäligena kostnader för säkerhetskontrollen.

Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll påverkas av förändringar i flygföretagens utbud och antalet transporterade passagerare. Ett utjämningsystem gör att avgiften är densamma, oavsett vilken flygplats man reser från.

### **Vad är den s.k. En route-avgiften inom luftfarten?**

Den svenska undervägsavgiften (en route) tas ut för flygplan över 2 000 kg som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst. Undervägsavgiften beslutas årligen av medlemsstaterna i den permanenta kommittén inom Eurocontrol och Transportstyrelsen kungör avgiften i en föreskift.

Transportstyrelsens andel av avgiften är cirka 10 procent och ska täcka Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt den medlemsavgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol.

Resterande del av avgiften används för att täcka kostnaderna för flygtrafikledningstjänster hos leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygteletjänst, flygräddningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst samt Sjöfartsverkets kostnader för flygräddning.

Flygplatsernas kostnader för den utrustning som används vid tillhandahållande av flygtrafiktjänst avseende kommunikation, navigation och övervakning (CNS) ingår sedan den 1 januari 2008 också som en del av det som täcks av avgiften.

### **Vart skickar du dina avgiftsfrågor?**

Har du ytterligare avgiftsfrågor eller vill komma i kontakt med oss avseende avgiftsärenden använder du i huvudsak (se undantag nedan!) mejladresserna

[luftfartsavgifter@transportstyrelsen.se](mailto:luftfartsavgifter@transportstyrelsen.se)

#### **Dock:**

Har du **frågor avseende GAS- eller myndighetsavgiften** använder du [Customer@transportstyrelsen.se](mailto:Customer@transportstyrelsen.se).

Har du **frågor avseende certifikatsavgifter inom luftfarten** använder du [luft.certifikat@transportstyrelsen.se](mailto:luft.certifikat@transportstyrelsen.se).

Har du **frågor avseende teoriavgifter och kontrollavgifter inom luftfarten** använder du [flygutbildning@transportstyrelsen.se](mailto:flygutbildning@transportstyrelsen.se).