

Beskrivning av avgiftsförändringar 2021



Innehåll

1	GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER	3
1.1	Avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning	3
1.2	För avgifter krävs en motprestation	3
1.3	Avgifterna ska vara i balans på sikt	3
1.4	Vi har olika typer av avgifter	4
2	GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR VÅRA KOSTNADSFÖRDELNINGAR	4
3	VAD VÅRA KOSTNADER BESTÅR AV	5
4	AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR 2021	6
4.1	Sammanfattning av konsekvenserna	6
5	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM SJÖFART	7
	Förslag på förändringar i korthet	7
5.1	Avgifter för Lotsdispens	7
5.1.1	Ändrade avgifter för undantag från lotsplikt	7
6	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM VÄGTRAFIK	10
	Förslag på förändringar i korthet	10
6.1	Registerhållning m.m.	10
6.1.1	Vägtrafikregisteravgiften föreslås höjas	10

1 **Gemensamma principer för Transportstyrelsens avgifter**

Riksdag och regering har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter.

De avgifter som vi tar ut går till statskassan. Vi får sätta avgiftsnivåerna men disponerar alltså inte över intäkterna utan tilldelas istället ett anslag varje år. När vi föreslår avgiftshöjningar, innebär det alltså inte att vi får mer pengar till vår verksamhet.

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

1.1 Avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning

De avgifter vi tar ut ska täcka de kostnader vi har för verksamheten. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför lägre kostnader, kan vi också sänka avgiften. Om vi istället får ökade kostnader, till exempel om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift i stället behöva höjas.

1.2 För avgifter krävs en motprestation

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

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

I vissa fall kan det handla om en indirekt motprestation, som inom registerhållning. I många fall är vi skyldiga att föra register och därmed ta ut en avgift som täcker våra kostnader, även om den enskilde inte upplever att de får en direkt motprestation.

1.3 Avgifterna ska vara i balans på sikt

Om avgifterna varje år skulle motsvara de kostnader vi har, skulle företag och individer få betala olika avgifter varje år. Vi vill hellre att de som ska

betala avgifter kan förutse vilka kostnader de kommer att få. Det är också ett önskemål som vi ofta får från branschen. Därför eftersträvar vi att våra avgifter ska vara i balans på 3–5 års sikt.

1.4 Vi har olika typer av avgifter

När vi sätter våra avgifter gör vi en bedömning av vilken typ av avgift som fungerar bäst för just den verksamheten. Vi väljer ofta en fast årsavgift när vi vet hur mycket tid vi lägger på verksamheten och hur många avgiftsbetalare som finns. Vi tar oftast ut en årlig, fast avgift för att hålla olika register och för att vi utför tillsyn. Om vi har en ny verksamhet där vi har svårt att beräkna hur mycket tid som går åt, eller om tidsåtgången varierar mycket mellan olika ärenden, väljer vi ofta en löpande timtaxa eller att ha en del fast avgift och en del löpande timtaxa. Ett annat exempel kan vara om vi gör en extra tillsyn hos ett företag när vi har hittat brister. Då får företaget betala den tid vi lägger ner utifrån en löpande timtaxa.

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

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

2 **Gemensamma principer för våra kostnadsfördelningar**

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

När det gäller kostnader som är direkt kopplade till ett ärende så belastar det den verksamheten. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en

del som direkt kan kopplas till en verksamhet och delar som fördelas på fler områden.

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

3 Vad våra kostnader består av

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

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

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

Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering. Ständiga förbättringar och effektiviseringar krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser och löner, vilket medför att vi måste genomföra löpande kostnadsbesparingar.

4 Avgiftsförändringar 2021

Vi gör årligen en översyn av avgifterna så att våra intäkter på sikt motsvarar våra kostnader och i övrigt stämmer överens med de principer som beskrivits i det inledande avsnittet. Vår ambition är att hålla avgifterna stabila och undvika justeringar varje år.

I denna promemoria beskrivs de avgiftsförändringar vi föreslår från och med den 1 januari 2021. Övriga avgifter föreslås vara oförändrade.

Många företag och aktörer inom transportområdet har drabbats hårt av reserestriktioner och minskade intäkter till följd av coronapandemin. För att underlätta för alla som verkar i en mycket utsatt bransch väljer vi att frysa merparten av våra avgiftsnivåer och låta dem ligga kvar på 2020-års nivå.

Vi föreslår endast förändringar i avgifterna för lotsdispenser till följd av ändringar i regelverk samt en höjning av vägtrafikregisteravgiften.

I föreskriftsförslaget ingår också nya avgifter för drönare som redan har remitterats av Transportstyrelsen. På grund av coronapandemin har EU beslutat att skjuta på införandet av nya drönarregler med sex månader. Det innebär att krav på registrering och drönarkort gäller från den 4 januari 2021 i stället för 1 juli i år. Våra avgifter börjar därför att gälla från den 1 januari 2021. Övriga förändringar som är markerade i föreskriftsförslaget är endast av redaktionell karaktär och påverkar inte avgiftsnivåerna.

4.1 Sammanfattning av konsekvenserna

Inom sjöfartsområdet kommer de förändrade avgifterna för lotsdispenser inte att leda till något ökat avgiftsuttag totalt sett.

Den höjning av vägtrafikregisteravgiften med 10 kronor vi föreslår påverkar fordonsägare men höjningen bör inte ha någon större negativ effekt då det rör sig om ett lågt belopp.

5 Förslag på förändringar inom sjöfart

Förslag på förändringar i korthet

Vi föreslår förändringar i avgifterna för lotsdispens. Vi bedömer att det totala avgiftsuttaget för lotsdispenser inte påverkas av förändringarna.

5.1 Avgifter för Lotsdispens

5.1.1 Ändrade avgifter för undantag från lotsplikt

Beskrivning av området

En lotsdispens är en möjlighet att söka undantag från lotsplikten i en lotsled eller annat område. En befälhavare eller ett annat fartygsbefäl kan ansöka om en lotsdispens. Lotsdispensen är personlig och gäller för ett specifikt fartyg i en specifik farled eller i ett utpekat område.

Transportstyrelsen arbetar nu med ändrade föreskrifter kring lotsplikten. De nya reglerna beräknas träda ikraft 1 januari 2021.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Med anledning av de nya reglerna föreslår Transportstyrelsen att avgiften för en lotsdispens delas upp på ett nytt sätt. Syftet är att förtydliga vilka kostnader som uppkommer med anledning av Transportstyrelsens handläggning och vilka kostnader som uppkommer med anledning av de praktiska och teoretiska prov som genomförs av Sjöfartsverket.

För att göra avgiftsförändringarna tydligare visar vi en tabell över befintliga avgifter och en tabell med nya avgifter.

Avgifter 2020

Lotsledens längd i nautisk mil (1 852 meter)	Avgift 2020 (kr)			
	Ny dispens (ansökningsavgift)	Extra praktiskt prov i farledens ena riktning	Omprov	
			Teoretiskt prov	Praktiskt prov i farledens ena riktning
0–10	21 000	4 000	2 000	4 000
11–20	32 000	7 500	5 000	7 500
21–40	43 000	10 000	10 000	10 000
41 och längre	56 500	12 500	15 000	12 500

Förslag avgifter 2021

Lotsledens längd i nautisk mil (1 852 meter)	Förslag avgift 2021 (kr)		
	<i>Grundavgift Ny dispens</i>	<i>Praktiskt prov i farledens ena riktning</i>	<i>Teoretiskt prov</i>
0–10	12 000	3 500	2 000
11–20	12 000	7 500	5 000
21–40	12 000	10 500	10 000
41 och längre	12 000	14 750	15 000

Vi föreslår också följande förändringar för prövning av ansökan om lotsdispens

Ärende	Avgift 2020	Förslag 2021
Ny generell lotsdispens	9 500	-
Förnyelse av generell lotsdispens	4 500	-
Förnyelse av lotsdispens	-	4 500
Förnyelse och komplettering av generell lotsdispens	4 500	-
Förnyelse och komplettering av lotsdispens	-	4 500
Ändring eller komplettering av generell lotsdispens	4 500	-
Ändring eller komplettering av lotsdispens	-	4 500
Omvandling av generell lotsdispens till en eller flera lotsdispenser	-	4 500

I huvudsak innebär det att generell lotsdispens tas bort som begrepp och avgifterna anpassas därefter.

Vi föreslår också nya avgifter med en löpande timtaxa på 1 400 kronor per timme för följande prövningar enligt det nya regelverket:

Produkt/tjänst	Avgift 2020	Förslag 2021
Prövning av ansökan om undantag från kravet på informationsresa	-	1 400 kr per timme
Prövning av en ansökan om tillstånd för ett rederi att utföra intern prövning för lotsdispens	-	1 400 kr per timme
Prövning av en ansökan om personligt tillstånd för en intern provledare	-	1 400 kr per timme
Prövning av en ansökan om undantag från begränsning eller medgivande i lotsdispens	-	1 400 kr per timme

För ovan nämnda prövningar saknar Transportstyrelsen idag bemyndigande att ta ut avgift. Vi kommer att lämna in en framställan om detta till regeringskansliet. Avgifterna är därför beroende av att vi får ett beslut om bemyndigande att ta ut avgift.

Vilka konsekvenser får förändringen?

Hur många som kommer att beröras av förändringen beror på antalet sökande. En lotsdispens är inte tvingande utan en möjlighet. Detsamma gäller för undantag från informationsresa, undantag från begränsning eller medgivande i lotsdispens samt möjligheten för ett rederi att i egen regi genomföra intern prövning av lotsdispens.

Vi bedömer att det totala avgiftsuttaget för lotsdispenser inte påverkas av de förändringar vi föreslår.

6 Förslag på förändringar inom vägtrafik

Förslag på förändringar i korthet

Transportstyrelsen föreslår att vägtrafikregisteravgiften höjs från 65 kronor till 75 kronor. Vi bedömer att avgiftshöjningen har en minimal påverkan på avgiftsbetalarna.

6.1 Registerhållning m.m.

6.1.1 Vägtrafikregisteravgiften föreslås höjas

Beskrivning av området

Vägtrafikregisteravgiften är en årlig avgift som tas ut för registerhållning för fordon och fordonsägare. Intäkterna från vägtrafikregisteravgiften ska täcka kostnaderna för att driva och utveckla vägtrafikregistret. I detta ingår, förutom utveckling och anpassning, kostnader inom it-området samt kostnader för tjänster kopplade till vägtrafikregistret exempelvis ägarbyten samt av- och påställning av fordon. Avgiften täcker också kostnader för kundtjänst- och utredningsverksamheten som årligen hanterar miljontals förfrågningar och ärendehantering inom fordonsområdet. Avgiften tas ut av fordonsägare för ett fordon som registrerats i vägtrafikregistret. I normalfallet tas avgiften ut i samband med att fordonet första gången ställs på, därefter tas avgiften ut årligen. Avgift tas också ut av innehavare till saluvagnslicens för varje saluvagnsskytt som är kopplad till licensen.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen föreslår att vägtrafikregisteravgiften höjs med 10 kronor, från 65 till 75 kronor.

Avgiften har tidigare varit för låg vilket gjort att ett underskott har ackumulerats. Detta trots att vi hela tiden arbetar med att effektivisera verksamheten. Med höjningen är målet att balans mellan intäkter och kostnader nås under 2022.

Produkt/tjänst	Avgift 2020	Förslag 2021
Vägtrafikregisteravgift	65	75

Vilka konsekvenser får förändringen?

Förändringen påverkar fordonsägare och innehavare av saluvagnslicens. Transportstyrelsen bedömer att avgiftshöjningen på 10 kronor har en minimal påverkan på avgiftsbetalarna.