

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Generella synpunkter och Transportstyrelsens kommentarer samt beslut

I ett inledande stycke samlar vi de generella synpunkter som har kommit in på Transportstyrelsens remiss av nya avgifter. Svar på mer specifika frågor finns i anslutning till den aktuella frågan.

Transportstyrelsen noterar att flera remissvar rör avgifter inom luftfarten, där synpunkter rör att de är för höga och att remissinstanserna motsätter sig ytterligare höjning. Transportstyrelsen föreslår inga höjda avgifter inom luftfart till 2021. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.

Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida. Där finns exempelvis svar på varför avgifter inom olika trafikslag och olika ärenden skiljer sig åt.

<https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/>

<https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/>

Beslut

Transportstyrelsen har beslutat följande

- Den föreslagna höjningen av vägtrafikregisteravgiften kommer inte att genomföras. Vi har haft lägre kostnader under 2020 på grund av coronapandemin och det finns även osäkerheter framåt. Vi bedömer därför att det bästa är att inte ändra avgiften i nuläget.
- De föreslagna förändringarna av avgifter kopplat till lotsdispenser kommer inte att genomföras då det nya regelverket för lotsdispenser inte kommer att träda i kraft den 1 januari 2021. Transportstyrelsen avvaktar därför med att genomföra föreslagna avgiftsändringar till dess att regelverket är beslutat.

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Datainspektionen	Avstår från att svara.	-
Sveriges motorcyklister	Inga synpunkter	-
Lastfordonsgruppen (LFG)	Vi tycker att dokumentet som beskriver föreslagna avgiftsförändringar 2021 är informativt och sakligt, och har efter att ha läst författningstexten, inget att invända mot myndighetens förslag avseende vägtrafikregisteravgiften.	-
Justitiekanslern	Inga synpunkter	-
Riksdagens ombudsmän	Avstår från att svara.	-
Regelrådet	Avstår från att svara.	-
Privatperson	<p>Mitt förslag är att alla avgifter mot privata flygare bör sänkas, likt på bilsidan där TS valde att reducera avgifter som var accepterade i samhället ex körkortstillstånd.</p> <p>Så länge det inte finns någon avgift för registerhållning för körkort, inte ens C och D. Borde inte det vara så för verken sjöfart järnväg Eller luftfart.</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/
Sjöfartsverket	<p>Sjöfartsverket avstyrker förslaget avseende tidpunkten för ikraftträdande av de nya avgifterna för lotsdispens, men tillstyrker förslaget i övrigt.</p> <p>Sjöfartsverket hänvisar vidare till sitt remissvar i ärendet TSF 2017-149.</p>	<p>Transportstyrelsen tackar för synpunkten. Tidpunkten för ikraftträdande av regelverket hanteras i arbetet med föreskriften för lotsdispenser.</p> <p>Beslut: De föreslagna förändringarna av avgifter kopplat till lotsdispenser kommer inte att genomföras då det nya regelverket för lotsdispenser inte kommer att träda i kraft den 1 januari 2021. Transportstyrelsen avvaktar därför med att genomföra föreslagna avgiftsändringar till dess att regelverket är beslutat.</p>
Skånes flygsporförbund	<p>Vi anser att all tjänster för certifikat, flygplan, registrering, landningsavgifter m m, som berör flygsporsens verksamhetsområden, bör vara utan avgift.</p> <p>Nuvarande avgiftsnivåer hämmar möjligheten att bedriva flygspors. Dessa är inte i proportion till de insatser som flygspors erhåller från transportstyrelsen.</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Utövarna har inte avdragsmöjlighet eller återbetalning av mervärdesskatt, avgifterna bör därför betraktas som en rättslig samhällstjänst.</p> <p>För att bibehålla samt utveckla aktiv flygsport behöver avgifterna avskaffas.</p>	<p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
Privatperson	<p>Som en pilot med PPL registrerad i Sverige jag skulle vilja lämna ett förslag om avgifter.</p> <p>Mitt förslag: Alla administrativa årsavgifter för att ha en aktiv LAPL, PPL eller CPL licens i Transportstyrelsens databasen (registerhållningsavgifter) ska vara borta.</p> <p>Jag kan faktiskt inte hitta någon anledning varför skulle vi piloter betala hundralappar varje år för att bara ha en licens. Vi redan betalar ganska mycket för proverna och andra administrativa saker. Någon sådan avgift finns inte vid vanlig körkort och inte heller i andra EU länder. Det är helt oförklarligt att ni kräver att piloter betalar för något som ska finansieras från våra skattepengar som många andra tjänster (och löner mm) på Transportstyrelsen.</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
Privatperson	<p>Ang. avgifter för allmänflyget.</p> <p>Jag är djupt oroad över den utveckling av flyget som är i Sverige. Flygplanen minskar . Piloterna minskar . Flygplatserna blir färre. Kostnaderna ökar,</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Vem vill satsa på det här i framtiden? Transportstyrelsen kan inte bygga sin finansiering på piloter och flygplansägare då går vi under.</p> <p>Jag tittar på Arlanda på vårt stora bolag SAS där många plan är registrerade i Irland för att komma ifrån kostnader. Är det meningen att vi ska bära intäktsfallet från de stora bolagen?</p>	<p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
Privatperson	<p>Kostnaderna för de tjänster som Transportstyrelsen erbjuder/kräver av privatflygare måste vara baserade på det arbete som läggs ner för tjänsten. Dessutom måste tjänstens omfattning effektiviseras.</p> <p>Exempel: * Ägarrättsändring. För en bil krävs bara att man skickar in registreringsbeviset med ny ägare. För flygplan krävs betydligt fler handlingar. Varför krävs personbevis? Varför krävs bevis på försäkring? EU 785/2004 är dessutom ändrad. Det är 3/07/2020 som gäller. Den lagen handlar inte om försäljning av luftfartyg utan om krav på försäkring för att operera luftfartyg. Möjligtvis skulle TS kunna kräva av varje flygplansoperatör att årligen skicka in försäkringsbevis. Så gör t.ex. flygskolor, FFK m.m. som hyr in flygplan. Praxis är dock att uppdaterad försäkringsbevis ska finnas bland flygplanshandlingarna för att det ska få opereras. Men ett flygplan som säljs i icke luftvärdigt skick är oftast inte försäkrat. Det kan inte vara rimligt att för ett flygplan kräva 5000 kr i äganderättsändring när samma tjänst för fordonstrafik kostar 50 kr. Även avregistreringsavgiften på 5000 kr är hutlös. T.ex. en ägare som havererar</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>ett flygplan straffas med en extra kostnad på 5000 kr bara för att slippa de årliga avgifterna till registret.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/Luftfartygsregistret/Aganderattsandring/</p> <p>https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02004R0785-20200730&from=EN</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Agarbyte/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Vagtrafik/Avgifter-for-registerhallning/</p> <p>* Årlig registeravgift. För flygplan kostar den årliga registerhållningsavgiften 600 kr. För bilar är det 65 kr.</p> <p>* Årlig certifikatavgift. För PPL 400 kr, för CPL 900 kr, för ATPL 2100. Är det inte samma tjänst som erbjuds oavsett certifikat? Vad motiverar kostnadsskillnaderna? En bilförare betalar ingenting i årlig avgift. Ett körkort har i princip obegränsad giltighet (kräver inga fler uppkörningar), men ska förnyas vart 10 år. Kostar då 280 kr. En pilot måste betala för flygktion eller PC där en del av kostnaderna är för att den som har rätt att göra en PC måste få betalt för sina avgiftskostnader.</p> <p>* Årlig luftvärdighetsavgift. 4300 kr för ett normalt privatflygplan. Detta är dessutom bara myndighetskostnaden. Till detta tillkommer givetvis de faktiska kostnaderna för att göra underhållet eller nyttja en verkstad som i sin tur måste lägga på sina myndighetskostnader på priset. En bil betalar</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>bilbesiktning samt givetvis normalt underhåll, men behöver en bilverkstad betala avgift till transportstyrelsen för att få vara verkstad?</p> <p>https://transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202016_105k.pdf</p> <p>https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/har-korkort/fornya-korkortet/#:~:text=L%C3%A4s%20mer%20om%20fotot%20p%C3%A5,nya%20k%C3%B6rkort%20hos%20ditt%20postombud.</p> <p>Luftfartsregistret verkar använda föråldrade rutiner jämfört med övriga Transportstyrelsen. Varför finns inte motsvarande Webbtjänster som för bilar? T.ex. ägarbyte. Varför kommer räkningar utan OCR kod och i stället måste man ange fakturanummer vilket resulterar i mer manuellt arbete?</p>	
Privatperson	<p>I angiven remiss behandlas avgifter för områdena vägtrafik och sjöfart.</p> <p>Någon översyn av avgifterna inom luftfart och framför allt den del som inte utgörs av den civila delen har inte gjorts, men bör enligt min mening göras inom snar framtid.</p> <p>Det finns flera skäl till detta, framförallt då arbetsinsatsen kopplad till avgiften inte är rimlig i flera fall – ett av dessa är avgifter för avregistrering av civilt luftfartyg uppgår till tusentals kronor.</p> <p>Jag vill också påpeka att det finns ett perspektiv i avgiftsfrågan som inte beaktats och det är avgifternas relation till motsvarande avgifter i närliggande länder som Danmark och Tyskland. Jag har noterat att det är ett ökande antal luftfartyg som i strid mot gällande bestämmelser är</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>registrerade i dessa länder men flygs och brukas i Sverige. Någon möjlighet att kontrollera detta har myndigheten inte idag, så konsekvensen uteblir.</p> <p>Ytterligare en konsekvens av ett extremt avgiftsläge är att det finns luftfartyg som brukas oregistrerat, det finns idag inte heller för detta någon kontrollfunktion.</p> <p>En anpassning av avgifterna till våra grannländer måste därför göras, även om det innebär rationaliseringar inom Transportstyrelsens sätt att arbeta.</p>	<p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
Skärgårdsredarna	<p>Med anledning av ovanstående remiss vill Skärgårdsredarna först tacka för att vi beretts möjlighet att lämna synpunkter.</p> <p>När det gäller frusna avgifter ser vi positivt på det, då vi precis som Ni själva säger är en allvarligt drabbad bransch på grund av Corona.</p> <p>Höjningar inom vägtrafiken avstår vi att kommentera från Skärgårdsredarna.</p> <p>Förändringarna i avgifterna angående lotsdispenser har vi svårt att konsekvensbeskriva med anledning av att det är andra förändringar på gång i lotsningsverksamheten.</p> <p>Det faktum att man vill ändra regelverket för när man ska ta lots, kan ju drabba enskilda redare hos Skärgårdsredarna och då kan ju också förändringar i avgifterna ha betydelse varför vi i dagsläget inte kan lämna några synpunkter på den delen. Principiellt är vi av skäl som ovan nämnts oerhört känsliga för ökade kostnader.</p>	<p>Förslaget ska inte innebära ökade kostnader för de som redan omfattas. Om det nya regelverket kring lotsdispens innebär att nya grupper omfattas innebär det förstås en ökad kostnad. Det är dock inte kopplat till förändringen i avgiftsföreskriften.</p> <p>Beslut: De föreslagna förändringarna av avgifter kopplat till lotsdispenser kommer inte att genomföras då det nya regelverket för lotsdispenser inte kommer att träda i kraft den 1 januari 2021. Transportstyrelsen avvaktar därför med att genomföra föreslagna avgiftsändringar till dess att regelverket är beslutat.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
UASSweden	<p>UASSweden är branschorganisationen för professionella UASoperatörer/fjärrpiloter i sverige. Våra medlemmar verkar professionellt och kommersiellt över hela landet med olika typer "drönare". Företagen är olika stora från enpersonersföretag till stora bolag och koncerner där "drönare" är en naturlig del i verksamheten.</p> <p>Vi är djupt oroade för de nya avgifterna och även det nya regelverket som införs 1 januari 2021.</p> <p>Vår bedömning är att avgifterna för de flesta kommersiella drönarpiloter och drönaroperatörer kommer att öka drastiskt och dessutom till sådana nivåer att det blir svårt att utöva kommersiell drönarverksamhet.</p> <p>I dagsläget använder många professionella drönaroperatörer större och ofta egenutvecklade drönare för att kunna bära den utrustning som erfordras för uppdragen t ex systemkameror, värmekameror, laserscanner, etc.</p> <p>Vad det gäller avgifterna som föreslås för tillstånd i den öppna kategorin, så verkar de rimliga.</p> <p>Däremot blir de föreslagna avgifterna i den specifika kategorin alltför höga för många drönaroperatörer.</p> <p>Vi bedömer att många professionella drönaroperatörer kommer att behöva tillstånd i den specifika kategorin, eftersom många drönaruppdrag förutsätter att man flyger över olika typer av tätort/samhällen/stadsmiljö. Många uppdrag behöver genomföras på högre höjd än 120m, vissa BVLOS, flera uppdrag genomförs med tyngre utrustning med vikt (4-7 kg) eller än</p>	<p>Vi har tagit del av era synpunkter i samband med att avgifterna för drönare remitterades i särskild ordning under våren 2020.</p> <p>Transportstyrelsens kommentarer till inkomna synpunkter finns publicerade på vår hemsida, https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/remisser/avgifter-2020/remissammanstallning-tsfs2016-105.pdf.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>större för att klara att bära erforderlig utrustning samt specialbyggda drönare för ändamålen.</p> <p>Enligt vår bedömning kan avgifterna totalt bli 60000-100000 kr för många kommersiella operatörer i den specifika kategorin inkl. kostnad för LUC tillstånd, alternativt med ett antal godkända standardscenarion och/eller operativa tillstånd. Med dessa avgifter finns det ingen möjlighet för de flesta operatörer som är småföretagare, att få någon lönsamhet och att täcka lönekostnader och omkostnader för drönare samt övriga omkostnader för att driva företag.</p> <p>Avgifterna för tillstånd enligt standardscenarion och/eller SORA anser vi bör vara fasta. En rörlig avgift gör det omöjligt för en operatör att lämna offert på ett uppdrag, eftersom kostnaden för tillstånd inte är känd innan. Vår bedömning av tidsåtgång gör även att de föreslagna avgifterna (med löpande timdebitering på 1400 kr/tim) dessutom blir för höga.</p> <p>Avgifterna för LUC anser vi också vara för höga och eftersom det åtgår för mycket arbete (tid) för att söka tillstånd för varje enskild flygning eller endast för några flygningar enligt standardscenarion eller operativa tillstånd (SORA) krävs i många fall LUC för drönaroperatören praktiskt skall kunna hantera alla flyguppdrag. De avgifter som föreslås för LUC, t ex föreslagen tillsynsavgift på 54000 kr riskerar att slå ut en stor del av både små och stora i den kommersiella drönarbranschen.</p> <p>UASSwedens slutsats blir följande remissvar. Med de föreslagna avgiftsnivåerna bedömer vi att det finns en stor risk att en del operatörer väljer att ej söka tillstånd, utan bedriver sin verksamhet utan erforderliga tillstånd. Konsekvenserna av detta skulle dels kunna bli</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>utbredd olovlig flygning, dels att seriösa operatörer med erforderliga tillstånd konkurreras ut av mindre seriösa aktörer utan tillstånd.</p> <p>Avgifterna för ett tillstånd för standardscenarier och/eller operativa tillstånd (SORA) bör inte överstiga 1000-2000 kr.</p> <p>Totala årliga kostnaden för ett tillstånd med LUC (tillsynsavgift, tillstånd etc.) bör inte överstiga ca 5000-10000 kr om året om mindre företag skall ha möjlighet fortsätta att bedriva sin verksamhet.</p>	
Riksförbundet M Sverige	<p>M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på förslaget om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Myndigheten avser höja vägtrafikregisteravgiften till 75 kronor från dagens 65 kronor.</p> <p>Sammanfattning</p> <p>Riksförbundet M Sverige avstyrker förslaget med hänvisning till följande huvudsakliga kritikområden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vägtrafikregisteravgiften höjdes så sent som 2019. Den nu föreslagna höjningen innebär att avgiften på kort tid ökar med 50 procent. Det är inte rimligt när det inte går att identifiera vad myndighetens utgifter består i. - Bilägare betalar avgifter för myndighetens system i enlighet med gällande förordningar, medan företag utan särskilda kontroller köper adressuppgifter för tveksam marknadsföring. - Allvarliga säkerhetsbrister gällande uppgiftshantering har de senaste åren skakat Transportstyrelsen och regeringen. Bilägare 	<p>Vägtrafikregisteravgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. I detta ingår, förutom utveckling och anpassning, kostnader inom IT-området. Som en del i att modernisera och utveckla vägtrafikregistret har dessa kostnader ökat. De ökade IT-kostnaderna var det främsta skälet till en höjning av vägtrafikregisteravgiften.</p> <p>Transportstyrelsens vägtrafikregister är ett av Sveriges största register som utgör en samhällsviktig resurs. Arbetet med säkerhetsfrågor är prioriterat inom vägtrafikregistret. Under de senaste åren har kostnader inom bland IT-säkerhet, säkerhet och kompetensförsörjning ökat. Höjningen som föreslogs till 2021 var tänkt att vara av tillfällig karaktär för att komma tillrätta med det</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>ska inte i efterhand tvingas betala för myndighetens tillkortakommanden.</p> <p>Överväganden</p> <p>Vägtrafikregisteravgiften har höjts nyligen. I januari 2019, från 50 kronor till 65 kronor. Att åter höja avgiften så nära inpå innebär att avgiften på kort tid ökat med 50 procent. Kostnaden för vart och ett av de fordon som påförs vägtrafikregisteravgift är i sig förstås marginell, men sammantaget innebär det att bilägarkollektivet och övriga ägare till registreringspliktiga fordon påförs kostnader på nästan en kvarts miljard kronor, årligen. Det kan inte vara rimligt att genomföra så kraftiga avgiftsökningar när det inte går att identifiera vad myndighetens extra utgifter består i.</p> <p>Samtidigt som landets bilägare betalar avgifter för vidmakthållande av myndighetens system i enlighet med gällande förordningar, tillåts parallellt en verksamhet som istället utnyttjar syftet med det offentliga system som vägtrafikregistret innebär. Företag får utan särskilda kontroller köpa adressuppgifter från vägtrafikregistret för vidare användning, vilket kan inkludera marknadsföring av mer tveksamt slag. Något som gång på gång blir föremål för tillsynsärenden hos en annan myndighet – Konsumentverket. 2019 fälldes också ett företag i rätten, och tvingades betala skadestånd i miljonklassen. Liknande marknadsföringsmetoder är åter aktuella från företag med liknande namn. Vi bilägare kan inte acceptera att bluff-företag tillåts utnyttja ett system genom att köpa våra data samtidigt som vi tvingas betala 50 procent i ökade avgifter – trots att inga förändringar eller förbättringar har ägt rum eller föreslås implementeras framöver.</p>	<p>ackumulerade underskottet som finns. Transportstyrelsen har nu påbörjat ett arbete för att utveckla ett nytt vägtrafikregister och som beräknas pågå under flera år framöver. Detta kan komma att påverka avgiftsnivån på längre sikt.</p> <p>Beslut:</p> <p>Den föreslagna höjningen av vägtrafikregisteravgiften kommer inte att genomföras till 2021. Transportstyrelsen har haft lägre kostnader under 2020 på grund av coronapandemin och det finns även osäkerheter framåt. Vi bedömer därför att det bästa är att inte ändra avgiften i nuläget.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Myndigheten menar att avgiften tidigare år varit för låg. Vi vill påminna om att det inom området förekommit brister av mycket allvarlig och dessutom lagvidrig karaktär, vilket skakat både Transportstyrelsen och regeringen. Vi bilägare ska inte i efterhand tvingas betala för myndighetens tillkortakommanden i att fullfölja sina åtaganden i enlighet med den då som nu gällande lagstiftningen.</p>	
KSAK	<p>KSAK önskar framföra följande:</p> <p>KSAK/KSAK Motorflygförbundet har tagit del av remissen och har följande synpunkter att lämna.</p> <p>Vi anser att alla tjänster som berör utbildning, certifikat, flygplan, registrering, teknisk verksamhet, landningsavgifter med mera, för samtliga allmänflygets verksamhetsområden, bör vara utan avgiftsförändring.</p> <p>Idag råder det brist på både tekniker, verkstäder, flygskolor, flyglärare och flygplan gällande för hela allmänflyget.</p> <p>Redan nuvarande avgiftsnivåer hämmar möjligheten att bedriva verksamhet med allmänflyg. Var sig det rör sig om förenings-, privat- och/eller kommersiell verksamhet kring allmänflyget.</p> <p>Många av utövarna har inte avdragsmöjlighet eller återbetalning av mervärdesskatt varför avgifterna bör vara oförändrade.</p> <p>Föreslagna höjningar enligt remiss upp till 35-40% står inte i proportion till vad som är hållbart för fortsatt verksamhet, utveckling av verksamhet och flygsäkerhet.</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>KSAK/KSAK-M:s övriga synpunkter på TSFS 2016-105:</p> <p>Vi har inga synpunkter på de olika områden som berör trafikledning, kommersiella- luftfartyg och/eller operatörer, drönare och/eller obemannade luftfartyg.</p> <p>För övrigt anser vi generellt att för höga avgifter hämmar flygsäkerheten, speciellt för allmänflyget som utövas och bedrivs oftast av privatpersoner.</p> <p>Utöver detta tackar vi för möjligheten att kunna svara på remiss TSFS 2016-105.</p>	
Kommerskollegium	<p>Sammanfattning</p> <p>Kommerskollegium bedömer att rubricerat förslag inte omfattas av anmälningsplikt enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom det inte innehåller några tekniska krav på produkter eller informationssamhällets tjänster. Kommerskollegium bedömer att förslaget sannolikt omfattas av transportundantaget enligt direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden och därmed inte aktualiserar anmälningsplikt enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden. Kollegiet bedömer dock att Transportstyrelsen i egenskap av sektorsmyndighet har bättre kunskap om området och därför är bättre lämpad att avgöra frågan.</p> <p>Kommerskollegiums uppdrag</p> <p>Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Kommerskollegiums uppdrag är att verka för</p>	-

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt.</p> <p>Anmälan av tekniska föreskrifter</p> <p>Enligt 6 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter. Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler.</p> <p>Tekniska föreskrifter är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuansvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser.² Tekniska föreskrifter kan även vara regler för etablering av e-tjänsteleverantörer eller leverans av e-tjänster.³</p> <p>Transportstyrelsen har remitterat förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Förslaget innehåller förändringar i avgifterna för lotsdispenser till följd av ändringar i regelverk samt en höjning av vägtrafikregisteravgiften.</p> <p>Kommerskollegium gör bedömningen att ändringarna inte innehåller några tekniska krav på produkter eller informationssamhällets tjänster. Anmälningsplikt enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler aktualiseras därmed inte.</p> <p>Anmälan av nya krav på tjänsteverksamhet</p> <p>Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet⁴, följer att nya eller förändrade krav på</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium. Tjänstedirektivet är endast tillämpligt på krav som påverkar tillträdet till eller utövandet av en tjänsteverksamhet. Det innebär att regler som måste följas av enbart privatpersoner, eller på samma sätt av både tjänsteleverantörer och privatpersoner och som inte särskilt reglerar eller särskilt påverkar en tjänsteverksamhet, inte omfattas av direktivet och dess anmälningsplikt. Undantaget gäller exempelvis vägtrafikregisteravgiften.</p> <p>Tjänstedirektivet är inte heller tillämpligt på tjänster på de delar av transportområdet som omfattas av avdelning VI i EUF-fördraget. Enligt Kommerskollegiums bedömning omfattas sannolikt de ändrade föreskrifterna kring lotsplikten av transportundantaget. Någon anmälningsplikt enligt direktivet föreligger i så fall inte. Kollegiet bedömer dock att Transportstyrelsen i egenskap av sektorsmyndighet har bättre kunskap om området och därför är bättre lämpad att avgöra frågan. För det fall att Transportstyrelsen inte anser att föreskrifterna om lotsplikt faller inom transportundantaget, gäller nedan.</p> <p>Tjänstedirektivet innehåller två bestämmelser om anmälningskyldighet. Den ena avser krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige och omfattar endast ett antal specifika krav som räknas upp i direktivet.⁵ Den andra avser samtliga krav som även är tillämpliga på tjänsteutövare som inte är etablerade i Sverige, utan i ett annat land inom EU/EES, och som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige.</p> <p>Enligt kollegiets bedömning innehåller de remitterade bestämmelserna inte något anmälningspliktigt krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige. Om reglerna även kan komma att tillämpas på företag som inte är etablerade här, utan bara bedriver tillfällig verksamhet i Sverige, gör</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>kollegiet emellertid bedömningen att de remitterade bestämmelserna är anmälningspliktiga enligt tjänstedirektivet.</p> <p>Detta förutsätter dock, som nämnts ovan, att avgifterna påverkar verksamhet som inte faller inom undantaget för tjänster på transportområdet.</p> <p>Enligt tjänstedirektivet måste krav på tjänsteverksamhet kunna motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset, samt vara proportionerliga i förhållande till sitt syfte. En sådan motivering kommer att efterfrågas i samband med anmälan. Anmälan gör myndigheten själv i det webbaserade systemet IMI. Kollegiet svarar gärna på eventuella frågor kring anmälningsförfarandet.</p>	
Privatperson	<p>Jag vill lämna min syn på avgiften för Fortlöpande luftvärdighetsövervakning och registerhållning för ultralätt flygplan.</p> <p>Avgifterna är groteska och kan omöjligt motsvara nyttan för mig som brukare. Trots att ni säger att ni gör kontinuerliga rationaliseringar så har avgiften ÖKAT våldsamt sedan ifjol.</p> <p>Som exempel kan jag nämna att min rörliga kostnad för att flyga mitt amatörbyggda flygplan är ca 250kr/timme. För bara Transportstyrelsens avgift på 4200kr/år så flyger jag alltså 17 timmar! Många av oss flyger inte ens så mycket med sitt flygplan på ett år. Sedan tillkommer avgift för att hålla registreringen och certifikatet på detta. Smärtgränsen är mycket nära och frestelsen stor att inte betala dessa avgifter och flyga ändå, vilket hade gått precis lika bra. Man får liksom ingenting för alla tusenlapparna, det uppfattas bara som en ren skatt på redan skattade pengar.</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Tänk vad jag kunnat spara på mina 25 års flygande!	
Privatperson	<p>Jag anser att Transportstyrelsen inte uppfyller kraven på kostnadseffektivitet, transparens ifråga om effektiviseringar, dialog samt att Transportstyrelsen saknar ett brukarperspektiv vid beslutandet av avgifterna.</p> <p>Därmed menar jag att de föreslagna avgifterna är orimliga och att de inte kan anses vara motiverade.</p> <p>Myndigheten Trafikanalys skriver i sitt svar på förra årets remiss att</p> <p><i>"I fjolårets remissvar konstaterade vi att Transportstyrelsen har en generell timkostnad som gäller alla verksamheter inom myndigheten. Vi noterade också att den låg högt jämfört med andra myndigheter och framhöll att det inte är självklart att samma timtaxa bör tillämpas inom alla verksamheter. Vi ser nu att det inte gjorts någon förändring i de delarna."</i></p> <p>Två år i rad har alltså vår egen analysmyndighet påpekat att Transportstyrelsens avgifter framstår som höga och dåligt motiverade. Den generella timkostnaden konstateras bli ligga närmare 30% högre än snittet för andra myndigheter. Vidare påpekar Trafikanalys att redovisningen av effektiviseringar är frånvarande samt att bristen på avgiftsdifferentiering inte är självklar.</p> <p>Detta stämmer alltså väl överens med det som stora delar av allmänflygkollektivet framfört alltsedan Transportstyrelsen bildades – eller i praktiken sedan Luftfartsinspektionens minst sagt uppseendeväckande</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>höjningar 2003: Nämligen att nuvarande avgiftspolicy är helt orimlig samt att den är mycket dåligt underbyggd.</p> <p>Som svar väljer Transportstyrelsen trots detta att närmast konsekvent att hänvisa till sina generella synpunkter och avstår från att beakta eller ens kommentera yttrandenas sakargument.</p> <p>Jag begär därför att</p> <ul style="list-style-type: none"> • den generella timkostnaden sänks till en nivå motsvarande andra myndigheter. • avgiftsnivåerna differentieras med hänsyn till brukarkategori. <p>Privatpersoner måste betraktas som (kostnads-)känslig grupp och hanteras därefter.</p> <ul style="list-style-type: none"> • effektiviseringar av arbetssätt prioriteras, redovisas och tydligt kommer brukarna till del. • Transportstyrelsen generellt ökar sin synlighet och transparens gentemot allmänflygets – mestadels privata – brukare samt att en mer öppen dialog inleds. <p>Slutligen förutsätter jag att Transportstyrelsen agerar snabbt och effektivt i frågan om bevarandet av det rörliga kulturarvet och skyndsamt eliminerar avgifter för historiska luftfartyg. Går det för övriga trafikslag så går det för flyget också!</p>	
Privatperson	Synpunkter på kostnader avseende flygcertifikat	Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Jag har synpunkter på två Skilda delar i nuvarande förslag om kostnader.</p> <p>1. Den schablonmässiga timkostnaden för arbete med registerhållande av flygcertifikat känns mycket hög. Administrationen kan inte kräva så kvalificerad kompetens som timkostnaden speglar.</p> <p>2. Arbetssättet med registerhållande av flygcertifikat borde kunna effektiviseras om man ser till vilken kostnad som debiteras den enskilda certifikatinnehavaren. Med dagens digitala system kan det inte ta många minuter, eller kanske sekunder, att årligen uppdatera innehavet.</p>	<p>hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
Privatperson	<p>Hej,</p> <p>Vill yttra mig över den ökade avgiften för flygtillstånd för ultralätta flygplan.</p> <p>Den är höjd från 3100,- till 4200,-. En höjning med mer än 35%. Ett privatägt ultralätt flygplan utgör en hobby och inte sällan finns ganska enkla maskiner i denna kategori. Jag kan inte uttala mig för hur avgiftsstrukturen är i övriga EU, men tycker att man borde undersöka och jämföra så att man ligger på samma nivåer.</p> <p>Jämför jag med andra hobbyfordon och entusiastfordon i Sverige är, tex, veteranfordon befriade från avgifter/skatter (ev någon liten registeravgift)</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>En annan aspekt är att om man har ett hobbyfordon, arbetsfordon, terrängfordon som inte används på allmän väg, men får användas tillfälligt på allmän väg, så krävs inga avgifter/skatter heller.</p> <p>Här bör man behandla det ultralätta flyget samt X-klass som hobbyfordon enl. någon form av likabehandlingsprincip och ta bort alt. använda väsentligt lägre avgifter.</p> <p>Det kan vara så att man tex differentierar avgiften för flygplan som bara flyger i icke kontrollerad luft och dom som utnyttjar kontrollerat luftrum.</p> <p>En annan aspekt är att skärmflyg (med o utan motor) och hängflyg inte har några avgifter och ska givetvis inte ha några heller. Men det måste finnas någon konsekvens i begränsningen för något större flygfarkoster (UL flyg) med lägre avgifter.</p> <p>Ytterligare än aspekt är att man betraktar att kostnadssidan måste vara i balans med avgifterna. I dom flesta verksamheter kommersiella och offentliga är det tvärtom. Kostnaderna måste ha någon form av relevans för dom avgifter/intäkter som finns, dvs det går inte bara att höja avgifterna pga ökade kostnader. Första steget är då att se över kostnadssidan.</p>	<p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
MHRF	<p>För att göra Transportstyrelsens avgiftsförändringar transparenta föreslår MHRF en tydligare beskrivning av hur kostnader och intäkter förändras över tid, som enklast vad de samlade kostnaderna och intäkterna för VTR är gärna sedan fördelat på t ex intäkter per fordonsslag och personal-, it-, kontor-, och overheadkostnader.</p>	<p>Vägtrafikregisteravgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. I detta ingår, förutom utveckling och anpassning, kostnader inom IT-området. Som en del i att modernisera och utveckla vägtrafikregistret har dessa</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Transportstyrelsen föreslår att vägtrafikregisteravgiften höjs från och med 1 januari 2021 till 75 kronor ifrån nuvarande nivå på 65 kronor som tillämpats sedan i januari 2019. Dess förr innan hade avgiften varit 50 kronor från 1 januari 2016 efter en sänkning från 60 kronor. Som skäl till höjningar och sänkningar anger Transportstyrelsen över tid ett ackumulerat under-, alternativt överskott för tidigare perioder. Avgiftsändringarna syftar till att uppnå en ekonomisk balans.</p> <p>Inför 2021 anges som skäl att "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.</p> <p>Det är omöjligt att förstå varför avgifterna förändras över tid då Transportstyrelsen inte redovisar bakomliggande kostnader, skälen till dem eller hur verksamheten över tid förändras. Hur kunde ett överskott uppstå före 2016, hur kom det sig att sänkningen och det ackumulerade överskottet så snabbt åts upp och varför krävs det uppskattningsvis 135 000 000 mer årligen 2019 och 2020 och 225 000 000 kronor mer årligen 2021 och 2022 till driften än de tidigare åren 2008 till 2016 trots en större volym fordon i VTR?</p> <p>Som skäl till den tillfälliga sänkningen 2016 från 60 kronor till 50 kronor angavs ett betydande ackumulerat överskott. Transportstyrelsen angav vid tidpunkten att man därigenom beräknade att 84 000 000 kronor årligen skulle återföras fordonsägarna under fem år, totalt 420 000 000 kronor. MHRFs uppfattning då var att det totalt sett rörde sig om än större ackumulerat belopp, upp emot 750 000 000 kronor eller mer. Syftet med sänkningen var att balansera det överskott som uppstått från tidigare</p>	<p>kostnader ökat. De ökade IT-kostnaderna var det främsta skälet till en höjning av vägtrafikregisteravgiften.</p> <p>Transportstyrelsen har genom åren kontinuerligt sett över intäkterna och kostnader för vägtrafikregisteravgiften. I början av 2000-talet hade Transportstyrelsen ett högt ackumulerat överskott som skulle användas för utveckling av en ny plattform och flytt till nytt system. En flytt till den nya plattformen genomfördes, men ingen utveckling av vägtrafikregistret. Det ackumulerade överskottet medförde att Transportstyrelsen därför beslutade att sänka vägtrafikregisteravgiften tillfälligt till dess att balans uppnåddes.</p> <p>Transportstyrelsens vägtrafikregister är ett av Sveriges största register som utgör en samhällsviktig resurs. Arbetet med säkerhetsfrågor är prioriterat inom vägtrafikregistret. Till följd av högre kostnader de senaste åren inom bland IT-säkerhet, säkerhet och kompetensförsörjning, har dock överskottet minskat snabbare än beräknat, vilket innebär att vägtrafikregisteravgiften behövde återgå till ursprunglig nivå tidigare än planerat. De beräkningar vi gjorde tidigt under</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>perioden. Efter två år konstaterade dock Transportstyrelsen att avgiften från den 1 januari 2019 måste då höjas på grund av att högre kostnader medfört att dock överskottet minskat snabbare än beräknat. Förändringen påverkade samtliga fordonsägare. Transportstyrelsen gjorde då bedömningen att avgiftshöjningen på 15 kronor har en minimal påverkan på brukarkollektivet. Samma bedömning görs inför 2021 och höjningen på 10 kronor. Syftet med höjningen är att vara i balans 2022.</p> <p>I Transportstyrelsen årsberättelse för 2019 anges att: "Resultatet för 2019 visar ett större underskott än budgeterat, vilket framför allt beror på lägre intäkter. Det beror till största del på minskad nybilsförsäljning, som ger lägre intäkter inom både registreringsskyltar och vägtrafikregisteravgift. Avvikelsen på kostnadssidan finns huvudsakligen inom it-området, där resursförbrukningen varit lägre än budgeterat."</p> <p>I årsberättelsen 2018 anges att: "Lägre underskott än planerat inom vägtrafik Inom vägtrafikområdet finns ett ingående överskott, framför allt avseende körkort och vägtrafikregisteravgiften, och ett underskott har budgeterats för Transportstyrelsens årsredovisning att nå balans. Resultat för 2018 visar ett större underskott än budgeterat, vilket beror på lägre intäkter. De lägre intäkterna beror i sin tur på att ändringen i avgiftsstrukturen, där vi gått över till en enda avgift inom körkort, inte helt slagit igenom ekonomiskt. Avvikelsen på kostnadssidan inom trafikslaget finns huvudsakligen inom it-området, där resursförbrukningen varit lägre än budgeterat. Med något högre underskott än beräknat kommer en balans att nås snabbare."</p> <p>MHRF ställer sig mot bakgrund av den information som finns tillgänglig frågande till varför VTR-avgiften behöver förändras från tid till annan.</p>	<p>2020 visade att nuvarande avgift tyvärr inte skulle räcka för att komma till rätta med det underskott som uppstått till följd av ovanstående kostnadsökningar. Höjningen som föreslogs till 2021 var tänkt att vara av tillfällig karaktär för att åter komma i balans. Transportstyrelsen har nu påbörjat ett arbete för att utveckla ett nytt vägtrafikregister och som beräknas pågå under flera år framöver. Detta kan komma att påverka avgiftsnivån på längre sikt.</p> <p>Beslut: Den föreslagna höjningen av vägtrafikregisteravgiften kommer inte att genomföras till 2021. Transportstyrelsen har haft lägre kostnader under 2020 på grund av coronapandemin och det finns även osäkerheter framåt. Vi bedömer därför att det bästa är att inte ändra avgiften i nuläget.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Skillnaden mellan 50 kronor och 75 kronor är högst väsentlig. It-kostnaderna synes samlat varit lägre under föregående år, att antalet nyregistrerade fordon minskat har inte inneburit ett lägre intäktsunderlag då antalet fordon i VTR över tid ökar. Att nyregistreringen bromsats upp, sannolikt med 1 procent (100 000 fordon av 10 000 000) av det teoretiska intäktsunderlaget bör utgöra ett marginellt förhållande.</p> <p>MHRF undrar därför avslutningsvis om Transportstyrelsen kan ge besked om vad en fast VTR-avgift under åren 2008 till 2020 på t ex 60 eller 65 kronor hade inneburit i över respektive underskott för respektive år och sammantaget för perioden?</p>	
Privatperson	<p>Andra har tidigare påtalat de höga timtaxor och avgifter TS har som inte ligger i proportion till andra myndigheter jag hoppas att det kan ses över. bla. myndigheten trafikanalys har 2 tidigare år lyft frågan! Jag är medveten om att TS har i uppdrag att sätta egna avgifter men myndigheten har länge ignorerat det faktum att en statlig myndighet är skattefinansierad och att små enheter som Piloter och flygplansägare drabbas extra hårt av en sådan kostnadsfördelning då de är få individer som delar på stora kostnader och jag ser att det inte alltid är så rättvisa avgifter.</p> <p>TS påtalar själv på deras websida att man ska ha rättvisa kostnader och ska spegla den faktiska nödvändiga kostnadstäckning med en rättvis fördelning, men ingen annan som jag känner till eller avdelning på TS tar ut en avgift för avregistrering av skrotad eller förlist farkost. Tex. Ett fartyg som förlist eller saknas mer än 3 månader raderas ur register kostnadsfritt se länk https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-fartyg/Avgifter-for-registerhallning-mm/Registreringsatgarder-som-inte-ar-avgiftsbelagda/ ett</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>fordon tex bil som kör av vägen och skrotas kostar ingenting att radera ur registret enligt officiella prislistan jag hittat. Jag vill även påtala att TS inte informerar i någon dokumentation jag hittat att det är en kostnad och nödvändigt att ta bort havererat flygplan från register. Försvinner tex ett släp eller bil så ligger den kvar i registret och ingen registerhållningsavgift utfärdas till ägaren. Skrotas den så kostar det inget. Jag har ett gammalt stulet släp liggande gratis i registret i många år.</p> <p>TS informerar endast om avregistreringsavgift på hemsida! Något som i första hand kan motivera en sådan avgift är vid försäljning till andra länder, då behövs en utökad dokumentation av flygplanet, ägare registrering mm. Att likställa denna avgift med ett skrotat eller havererat plan är orimligt då den dokumentation TS tar fram inte är nödvändig för enskilde man eftersom flygplanet inte kommer brukas mer. Myndigheten har inte handlat rättvist i detta avseende och därför bör en sådan avgift inte påföras havererad eller skrotad flygmaskin. I andra hand så bör denna avgift reduceras och arbetet TS lägger ner på att radera flygplanet bör ses över och reduceras kraftigt med tanke på att dokumentation behöver inte vara så omfattande som för ett plan som ska exporteras utanför landet. Även ägarbyte borde kunna göras enklare och billigare för små plan. Jag har även nämnt i tidigare kontakt med TS att det föreligger ytterst osmakligt att en statlig myndighet tar ut en avgift även om piloten omkommer i ett haveri. Jag kraschade i mars 2020 och överlevde men om jag hade avlidit så hade min familj fått fakturan skickat på 5000kr till dem nästan 6 månader senare. Riktigt osmakligt av myndigheten måste jag tycka detta bör ändras på av moraliska skäl! Ska myndigheten vara rättvis i sin prissättning så ska man skicka faktura till alla som avlider i trafikolyckor också eller ta bort denna avgift vid haveri helt. Jag tycker att TS bör kunna</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>se en privat pilot som betalar avgift med andra ögon är ett vinstdrivande företag av 2 anledningar privatperson betalat samma avgift idag men privatpersonen har även betalat skatt och arbetsgivaravgifter för sin inkomst. Ex registreringsavgift flygplan 5000 kr är alltså i stora drag 10.000kr före skatt. Ett företag som tex SAS drar av 5000kr i bokföringen som kostnad och slipper betala skatt på de 5000kr, dra bort bolagsskatten mm så betyder det i praktiken att SAS betalat mindre än en privatperson i real avgift! Mycket mindre! Inte nog med det SAS kommer att tjäna pengar på maskinen. Det är inte många piloter kvar idag och vi blir färre hela tiden. Ungdomar kommer inte in i flygsporter i samma utsträckning som förr flygfält läggs ner kostnader ökar. Jag ber myndigheten att tänka till i framtida prissättning och även se över certifikat avgifter har man segel certifikat och ppl eller UL betalar man många gånger dubbel avgift Tänk om körkort skulle kosta mer för varje bokstav man hade varje år. Det skulle bli protester!</p> <p>Snälla gör åtminstone något åt havererade flygplan avgiften.</p> <p>PS</p> <p>Beröm till TS tjänstemän de har alltid varit professionella i alla kontakter.</p>	
Privatperson	<p>Avgifter för ultralätt flyg, privat nöjes och rekreations-flygning.</p> <p>I mitt fall flyger jag bara 15-25 timmar per år, och de fasta avgifterna blir orimligt höga.</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>Vinterhalvåret, november t.o.m. april, då maskinen vinter-konserveras kan flygförsäkringen pausas. Men avgiften för flygtillstånd tickar på som vanligt.</p> <p>Om den avgiften kan pausas, på samma sätt som vid avställning av bil, skulle det kännas mycket bättre.</p> <p>Jag kan inte uppfatta det som annat än flygplans-skatt.</p> <p>Avgiften för registerhållning är förhållandevis så hög, att den bör räcka även för KSAKs kontroller, under tid då planet inte flygs. Underhåll, besiktning och försäkringen om att planet är i flygskick, får ju jag själv stå för.</p>	<p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
<p>Föreningen Svensk sjöfart (FSS)</p>	<p>Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss.</p> <p>FSS är av uppfattningen att Transportstyrelsen (TS) har gjort och gör ett mycket bra arbete i sin roll i att tillse Sverige har kvalitativ sjöfart. Svensk rederiverksamhet må utgöra en liten del av den totala världshandelsflottan, men tittar vi exempelvis på Färje- och RoRo sjöfarten är vi mycket stora. TS har haft och har en avgörande roll i att svenska rederier i flera fall är världsledande i att pröva ny teknik och nya bränslen. Ytterligare ett exempel är TS operativa stöd under Corona-krisen som har varit, och är alltjämt, ovärderlig för svensk rederinäring och sjöfartens möjligheter att upprätthålla sin del av de samhällskritiska transporterna under en krissituation.</p> <p>I perspektiven både att Sverige är en sjöfartsberoende nation och att svensk rederiverksamhet fortsatt skall kunna utvecklas, är det avgörande att TS har finansiering för nödvändiga uppgifter. Vad gäller finansieringen</p>	<p>Transportstyrelsen tackar för lämnade synpunkter och tar med dessa i vidare arbete inom verksamheten.</p> <p>Beslut: De föreslagna förändringarna av avgifter kopplat till lotsdispenser kommer inte att genomföras då det nya regelverket för lotsdispenser inte kommer att träda i kraft den 1 januari 2021. Transportstyrelsen avvaktar därför med att genomföra föreslagna avgiftsändringar till dess att regelverket är beslutat.</p>

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>av TS verksamhet, återfinns i remissmissivet: <i>”Transportstyrelsen har som huvudsaklig verksamhet myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning samt regelgivning inom transportområdet. Tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras genom avgifter, medan regelgivning ska finansieras genom skattemedel.”</i></p> <p>FSS är tacksamma för den delegeringsordning som, likt i andra sjöfartsnationer, införts i Sverige. Sedan delegeringen infördes, uppfattar FSS dock att uppgifter inom TS som vi anser tillhör ”regelgivning”, och därmed alltså skall finansieras genom skattemedel, reducerats. Detta är en oroande utveckling som FSS starkt ifrågasätter.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det är helt avgörande att Sverige genom TS fortsatt är aktiva i det internationella arbetet, t.ex. Paris MOU där svenska inspektörer får viktigt kunskapsutbyte av andra nationers inspektörer. Att Sverige genom TS är aktiva i regelarbetet inom IMO och EU kring säkerhets-, miljö- och klimatfrågor är givetvis avgörande. • FSS anser det är mycket viktigt att TS bedriver hamnstadskontroller på ett korrekt sätt och att Sverige deltar vid RoPax-inspektioner (tidigare Vårdlandsinspektioner). Här har Transportstyrelsen tillsammans med våra grannländer under många år lyckats skapa ett unikt samarbete mellan olika länder och deras inspektörer. Något man borde vårda och utveckla och inte minska på. Samarbetet har givit en unik samstämmighet och gjort att tolkningar blivit dem samma mellan olika länder. Något som är oerhört viktigt. Det är viktigt för svenska fartyg att denna samsyn får utvecklas vidare mellan olika länder. 	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<ul style="list-style-type: none"> • FSS är medvetna om det avtal som skall, eller nyligen har, undertecknats mellan TS och KBV kring roll- och ansvarsfördelningen mellan myndigheterna vid en sjöolycka. FSS har inte tagit del av avtalet, men vi förutsätter att det fortsatt är inspektörerna vid TS som rederiet och fartyget skall ha dialog med vid denna typ av händelser. • Arbetet med uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret har pågått ett antal år. I detta arbete ingår både myndigheter och, inte sällan genom sina resp. branschorganisationer, näringslivet. FSS har varit aktiva i Trafikverkets arbete i TPSAMS, bl.a. genom att delta i ett antal gemensamma övningar med övriga trafikslag. Men vi har också fått möjlighet att genom Trafikverket/TPSAMS genomföra en egen mindre övning. Detta är givetvis mycket positivt och FSS är tacksamma för detta, men samtidigt har vi under lång tid och vid flertal tillfällen efterfrågat övningar med TS och Polisen kring ISPS. FSS uppfattar att den ISPS-organisation som vi de facto redan har inom sjöfarten, givetvis är något som skall övas inför, och användas vid, samhällsstörningar. Orsaken till att inga ISPS-övningar genomförts, uppfattar FSS vara bristen på resurser / finansiering inom TS. En annan del av uppbyggnaden av totalförsvaret är det arbete som nu sker inom Försvarsmakten. Även här kommer det självfallet komma ett antal övningar. Också här menar FSS att samordning måste ske med TS dels vad gäller krisorganisationen, dels vad gäller ISPS. FSS uppfattar alltså att andra myndigheter får resurser för att bygga upp och genomföra övningar inom ramen för uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret, men inom TS, som är "sjöfartens myndighet", ser vi samtidigt allvarliga brister på resurser. 	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>FSS har påbörjat ett utvärderingsarbete av arbetet under Coronakrisen, men redan nu är en tydlig slutsats att det står utom allt tvivel att det är TS som är "vår operativa myndighet" när sjöfarten drabbas av störningar. I ett mycket tidigt skede i Coronakrisen tog säkerhetsansvarig på TS direktkontakt med motsvarande person på FSS och föreslog att vi upprättade en krisorganisation för att löpande hantera eventuella operativa bekymmer. Denna organisation skapades och varje vecka sedan i februari 2020 har denna grupp haft avstämningar. Därutöver har ett otal kontakter skett där ett mycket stort antal operativa problem har diskuterats och hanterats. FSS skulle egentligen kunna stanna här i vår utvärdering och konstatera att samverkan med myndigheterna fungerade mycket bra under Coronakrisen. Men det gör vi inte då syftet med vår utvärdering är att lära och bidra till att förbättra för framtida eventuella samhällsstörningar. Allt detta knyter an till denna avgiftsremiss i perspektivet att den operativa krisorganisation som TS satte upp för stötta sjöfarten hanterades, som FSS uppfattar det, mer eller mindre på individbasis. FSS har ingen insyn i hur statliga medlen för uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret fördelas mellan myndigheter eller vilka myndigheter som får medel för att operativt hantera samhällsstörningar. Trafikverket / TPSAMS har fyllt, och fyller alltjämt, en mycket viktig funktion i att sammanställa och rapportera lägesrapporter. Men samtidigt konstaterar FSS att TPSAMS tog ett sommaruppehåll medan TS och FSS inte bara fortsatte med veckoavstämningar utan därutöver hanterade ett antal akuta operativa frågor. Detta utfördes alltså av personer på TS som ett flertal gånger bröt sina semestrar för att stötta sjöfarten. FSS konstaterar sammanfattningsvis att det operativa stödet som sjöfartsnäringen fått av</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<p>TS fungerat mycket bra, men misstänker samtidigt att TS saknar tillhörande statliga medel för denna uppgift.</p> <p>Sammanfattningsvis anser FSS att TS måste, och om så krävs med vässade armbågar, tillse en större andel av de statliga medel som finns för uppbyggnad, drift och övningar inom ramen totalförsvarsfrågan och beredskap inför samhällsstörningar.</p> <p>Ovan nämnt i detta remissvar som ett mycket viktigt och aktuellt generellt inspel. Vad gäller årets avgiftsremiss, vill FSS inleda med att vi med stor tacksamhet självfallet noterat de ansträngningar TS vidtagit kring sitt avgiftsuttag med anledning av Coronakrisen. Vad gäller de justeringar som föreslås, vill FSS dock reservera sig. Sakskalet till detta är att, som vi framförde i vårt remissvar kring de nya lotspliktsreglerna, att vare sig vi eller TS kan se konsekvenserna av att de generella dispenserna ersätts av "vanliga dispenser". Det må endast vara ett 40-tal personer som idag innehar en generell lotsdispens, men konsekvensen för dessa personer och deras verksamhet blir mycket stor. Vi pratar exempelvis om personer/verksamheter som då de generella dispenserna fasas ut skall ersättas med 3050 dispenser. Om inte FSS förslag på omedelbar justering kring 12-månaders regeln beaktas, kommer det administrativa arbetet och kostnaderna för dessa personer/verksamheter öka dramatiskt. Enligt några av de rederier som berörs, kommer detta omkullkasta deras verksamhet. Likt i vårt svar kring de nya (riskbaserade!) lotspliktsreglerna, efterlyser vi de riskbaserade skälen att de generella dispenserna tas bort. FSS önskar en dialog med TS och berörda rederier i denna fråga innan de nya lotspliktsreglerna och de nya avgifterna fastställs.</p>	

Remissinstans	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	<p>Jag anser att höjningen för flygtillståndet för UL-flyg är alldeles för hög. 3100kr till 4200kr</p> <p>Det är en 35 procentig höjning för oss "små" som flyger för hushållskassans pengar, snälla var lite återhållsamma för oss privata entusiaster som försöker och jobbar för att värva nya flygare för drömmen om att själv få flyga och kanske gå vidare och själv äga ett litet flygplan</p>	<p>Avgifter inom luftfarten har inte varit föremål för revidering i den här remissen och därför hänvisar vi till de generella kommentarerna för den här remissen. Vi noterar dock synpunkterna inför kommande revideringar av avgifterna.</p> <p>Mer information och frågeställningar om våra avgifter finns på vår hemsida.</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/</p> <p>https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Luftfart/fragor-och-svar/</p>
Trafikverket	För kännedom så har Trafikverket tagit del av Transportstyrelsen förslag till nya avgifter, men har denna gång avstått från möjligheten att inkomma med synpunkter eller kommentarer.	-