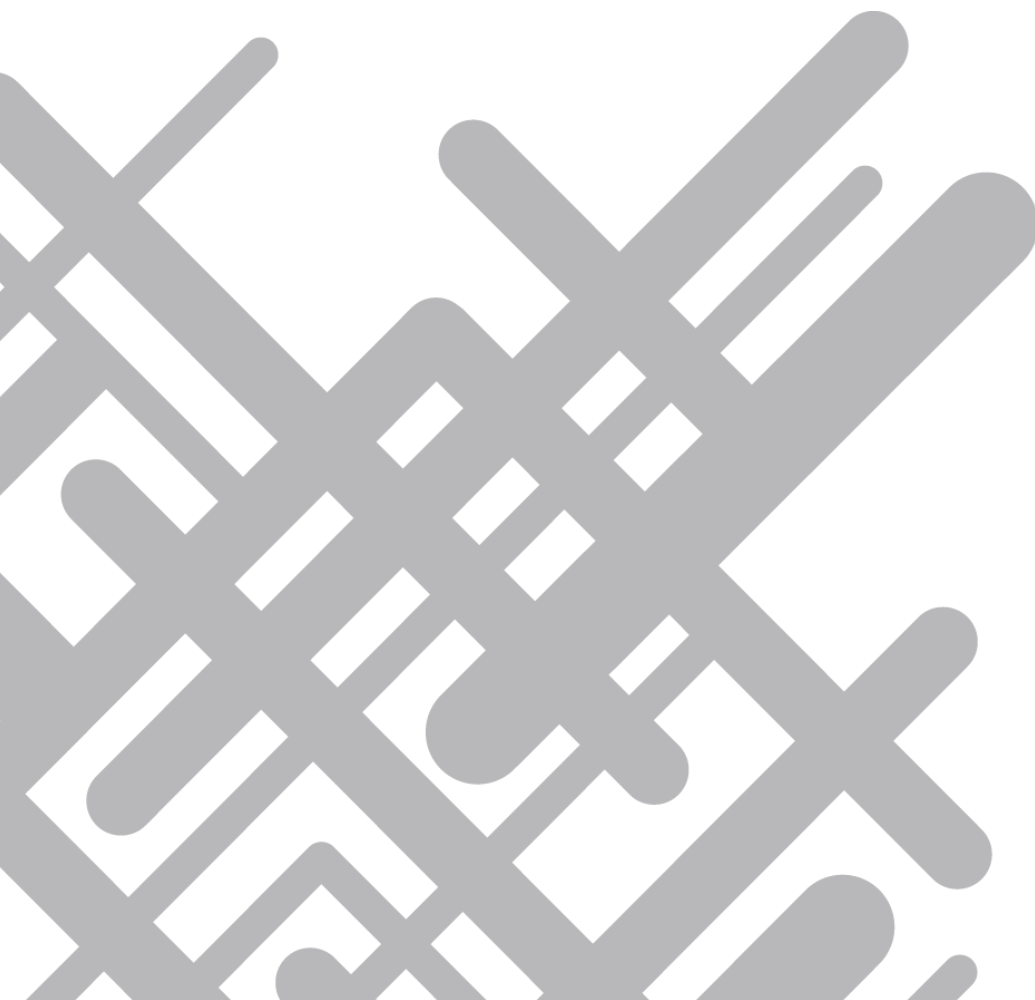


Beskrivning av avgiftsförändringar 2022



Innehåll

1	GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER	5
1.1	Avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning	5
1.2	För avgifter krävs en motprestation	5
1.3	Vi har olika typer av avgifter	6
2	GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR VÅRA KOSTNADSFÖRDELNINGAR	6
3	VAD VÅRA KOSTNADER BESTÅR AV.....	7
4	AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR TILL 2022	8
5	DET TOTALA AVGIFTSUTTAGET.....	8
6	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM LUFTFART	10
	Förslag i korthet	10
6.1	Obemannade luftfartygssystem	10
6.1.1	Förändrade avgifter för drönarskolor	10
6.2	Luftfartygsregistret och inskrivningsregistret	11
6.2.1	Förändrade avgifter för registerhållning av luftfartyg.....	11
6.3	Övervakning av luftvärdighet	12
6.3.1	Fortlöpande luftvärdighetsövervakning	12
6.4	Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer	14
6.4.1	Tillstånd enligt Del-145.....	14
6.4.2	Tillstånd enligt Del M, kapitel F	15
6.4.3	Underhålls- och luftvärdighetsorganisationer – tillstånd enligt Del CAO	15
6.4.4	Auktorisationsbevis.....	16
6.4.5	Luftvärdighetsorganisationer – tillstånd enligt Del CAMO.....	17
6.4.6	Auktoriserad luftvärdighetsgranskare	18
6.4.7	Ny avgift för tillverkningsorganisationer som tillverkar utan ett tillverkningsgodkännande	19
6.4.8	Nya avgifter för nationella konstruktionsorganisationer	19
6.5	Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd	20
6.5.1	Förändrade avgifter för personliga tillstånd	20
6.5.2	Utbildning för första utfärdande av kontrollant	23
6.5.3	Certifierad underhållspersonal enligt Del-66	24
6.6	Utbildnings- och skolverksamhet.....	25
6.6.1	Grundläggande tillstånd för pilotutbildning och skoltillstånd	25
6.6.2	Återkommande utvärderingar, simulatorer	27
6.6.3	Utbildnings- och skoltillstånd för underhållspersonal	27
6.7	Flygoperativ verksamhet.....	28
6.7.1	Segelflygplan	28
6.7.2	Luftballonger	29

6.7.3	Flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med endast flygplan och kommersiella flygtransporter med både flygplan och helikopter	29
6.7.4	Flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med endast helikopter och verksamhet enligt Del SPO	31
6.7.5	Ambulanshelikopter	33
6.7.6	Tillstånd och tillsyn för viss verksamhet	33
6.7.7	Operativ licens	34
6.8	Flygplatser	35
6.8.1	Tillstånd för flygplatser	35
6.8.2	Prövning av tillstånd för undantag om markering av objekt som kan utgöra en fara för luftfarten	36
6.9	Leverantörer av flygtrafiktjänster	36
6.9.1	Tillsyn av organisationer som bedriver flygledningstjänst, flygtrafiktjänst, utbildningsorganisationer samt flygmätorganisationer	36
6.9.2	Tillstånd för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster	38
6.9.3	Delegering av tjänst	38
6.9.4	Leverantörer av procedurutformning	39
6.9.5	Godkännande av raketuppskjutningar	39
6.9.6	Godkännande av uppsläpp av svävande lyktor	40
6.9.7	Tillstånd att flyga i restriktionsområde	40
6.10	Luftfartsskydd	41
6.10.1	Grundavgift vid resor i samband med tillståndsprövning och godkännande av kända avsändare	41
6.10.2	Tillstånd inom luftfartsskydd – godkännande av säkerhetsansvariga	41
6.10.3	Godkännande av säkerhetspersonal	42
6.10.4	Tillstånd inom luftfartsskydd för EDD-team bestående av förare och hund	42
6.10.5	Tillsyn inom luftfartsskydd på flygplatser	43
6.10.6	Luftfartsskydd för flygtrafiktjänst	43
6.10.7	Tillsyn inom luftfartsskydd – känd avsändare, flygfrakt	43
6.10.8	Tillsyn inom luftfartsskydd – säkerhetsgodkända leverantörer	44
6.10.9	Tillsyn av instruktörer	44
7	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM SJÖFART	46
7.1	Fartyg	46
7.1.1	Höjda avgifter för årlig tillsynsavgift – fartyg som berörs av nationella föreskrifter	46
7.1.2	Höjda avgifter för årlig tillsynsavgift – fartyg som inte berörs av nationella föreskrifter	47
7.1.3	Höjd grundavgift inom flera områden	48
7.1.4	Ändrade avgifter för registerhållning av fartyg	49
7.1.5	Fiskefartyg	52
7.2	Personliga tillstånd	53
7.2.1	Ändrade avgifter för lotsdispens	53

7.2.2	Ändring av avgift för prövning av en ansökan om behörighetsbevis och certifikat	54
7.3	Övriga avgifter.....	55
7.3.1	Ändring av avgift för försrättning	55
8	FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM VÄGTRAFIK	57
	Förslag i korthet	57
8.1	Tillsyn och kontroll	57
8.1.1	Tillsyn enligt lagen om säkerhet i tunnlar	57
8.1.2	Tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen	57
8.1.3	Tillsyn av taxiförarlegitimation	58
8.1.4	Tillsyn av redovisningscentraler	58
8.1.5	Avgifter för tillsyn av återföring av bensinångor	59
8.1.6	Undantag från krav för fordon	59
8.2	Tillståndsprövningar och andra prövningar	60
8.2.1	Undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel.....	60
8.2.2	Avgifter inom typgodkännande	60
8.2.3	Tillståndsprövning och tillsyn – förarutbildning och förarprövning	61
8.2.4	Tillstånd för yrkesmässig trafik och gemenskapstillstånd	63
8.2.5	Gemenskapstillstånd	64
8.2.6	Tillstånd för linjetrafik inom EES.....	64
8.2.7	Tillstånd för linjetrafik utanför EES	64
8.2.8	Förartillstånd för förare från tredjeland	65
8.2.9	Transporttillstånd för godstrafik utanför EU/ESS	65
8.2.10	Utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument.....	65
8.2.11	Tillstånd för biluthyrning	66
8.2.12	Taxiförarlegitimation	66
8.2.13	Förhandsbesked om taxiförarlegitimation	66
8.2.14	Undantag från föreskrifter om taxiförarlegitimation	67
8.2.15	Undantag från föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.....	67
8.2.16	Övriga undantag enligt yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen	68
8.3	Registerhållning m.m.	68
8.3.1	Vägtrafikregister	68
8.3.2	Registreringsskyltar	69
8.3.3	Dubbletter av registreringsbevis	69
8.4	Övriga avgifter.....	70
8.4.1	Ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare	70
8.4.2	Färdskrivarkort.....	70
8.4.3	Utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation	71

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 i stället 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

I normalfallet ska de avgifter vi tar ut täcka kostnaderna vi har. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför lägre kostnader, kan vi också sänka avgiften. Om vi i stället får ökade kostnader, till exempel om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift behöva höjas. I vissa fall får vi sätta avgifter som inte täcker kostnaderna. För det krävs att regeringen har beslutat om ett särskilt undantag.

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 det 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 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. 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 av verksamhet som företaget bedriver
- typ av fordon
- spårlängd
- vikt
- antal tillstånd.

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 som 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 de den ärendetypen. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en del som direkt kan kopplas till en verksamhet och därutöver 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, 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 (material, porto 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 till 2022

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. Vart tredje år genomför vi i stället en större genomlysning av samtliga avgifter och då gör vi också de avgiftsförändringar som krävs. Avgiftsförslaget till 2022 är inte resultatet av en sådan mer genomgripande översyn. Dock genomfördes inga avgiftsförändringar till 2021 och därför medför årets avgiftsförslag större förändringar än vad som annars hade varit aktuellt.

I denna promemoria beskrivs de avgiftsförändringar som vi föreslår från och med den 1 januari 2022. Övriga avgifter föreslås vara oförändrade.

5 Det totala avgiftsuttaget

Tabellen visar det totala beräknade avgiftsuttaget för 2022 och 2021 i tusentals kronor samt förändringarna i belopp och procent.

Trafikslag	2021	2022	2022 jämfört med 2021 (tkr)	Förändring (%)
Järnväg	32 000	31 000	-1 000	-3 %
Luftfart	150 000	157 000	7 000	5 %
Sjöfart	69 000	66 000	-3 000	-4 %
Vägtrafik	1 184 000	1 381 000	197 000	17 %
Totalt	1 435 000	1 635 000	200 000	14 %

Sammantaget beräknas avgiftsuttaget 2022 öka med cirka 14 procent jämfört med 2021. Förändringen är en följd både av volymförändringar och ändrade avgiftsnivåer.

Järnväg

Inom järnvägsområdet föreslås inga avgiftsförändringar till 2022. Det beräknade avgiftsuttaget för 2022 kommer därför att vara ungefär lika stort som under 2021. Skillnaderna i avgiftsuttaget beror endast på volymförändringar mellan åren.¹

Luftfart

Inom luftfartsområdet föreslår vi höjningar av avgifter inom flera områden, bland annat inom luftfartsskydd, flygoperatörer, flygtrafiktjänst och verkstäder.

¹ Ett införlivande av fjärde järnvägspaketet kommer att medföra krav på en översyn av våra avgifter. Det är troligt att det leder till ett nytt avgiftsförslag inom järnvägsområdet.

I vissa fall sker också en förändring av avgiftskonstruktionen så att respektive avgift bättre speglar vår resursåtgång, till exempel inom operativa licenser och registerhållning där avgifterna i större utsträckning differentieras.

Sjöfart

Inom sjöfartsområdet föreslår vi främst höjningar. Totalt beräknas avgiftsuttaget dock minska något från 2021 till 2022, vilket bland annat är en följd av volymminskningar inom personliga tillstånd.

De avgifter vi föreslår att höja avser fartyg, personliga behörigheter och certifikat samt lotsdispenser.

Vägtrafik

Inom vägtrafikområdet föreslår vi både höjningar och sänkningar, men det totala avgiftsuttaget kommer att öka. Den främsta anledningen till det är att balansera upparbetade underskott inom flera avgifter. Det ökade avgiftsuttaget är främst hänförligt till en höjd vägtrafikregisteravgift, höjda avgifter mot yrkestrafikföretag och höjda avgifter mot tillverkare av fordonskomponenter.

6 Förslag på förändringar inom luftfart

Förslag i korthet

Inom luftfartsområdet föreslår vi höjningar av flera avgifter. Avgiftshöjningar föreslås för obemannade luftfartygssystem, luftfartygsregistret, luftvärdighet, verkstäder, certifikat och andra personliga behörigheter, utbildningsorganisationer, flygoperatörer, flygplatser, flygtrafiktjänst samt luftfartsskydd.

I vissa fall sker också en förändring av avgiftskonstruktionen så att respektive avgift bättre speglar resursåtgången, till exempel inom operativa licenser och registerhållning där avgifterna i större utsträckning differentieras.

6.1 Obemannade luftfartygssystem

6.1.1 Förändrade avgifter för drönarskolor

Transportstyrelsen har tidigare inte bedrivit verksamhet inom alla delar av området för utbildning av fjärrpiloter. Inom den specifika kategorin för utbildning av fjärrpiloter skiljer man i regelverket på auktoriserade drönarskolor (ADS) och erkända drönarskolor (EDS). Transportstyrelsen kommer att behöva genomföra tillståndsprövningar för ADS och utöva tillsyn över både ADS och EDS.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I samband med tillståndsprövning föreslår vi en löpande avgift om 1 400 kronor per timme.

För tillsyn föreslår vi fasta årsavgifter som differentieras mellan olika typer av drönarskolor i form av ADS och EDS. Detta innebär nya avgifter för EDS och en höjning för 5 500 till 7 500 kronor för ADS. Vi föreslår också en särskild tillkommande avgift för den inledande tillsynen, som genomförs på plats och därför medför en ökad kostnad.

Auktoriserad drönarskola (ADS)	Avgift 2021	Förslag 2022
Tillståndsprövning av ansökan om och ändring av tillstånd för auktoriserad drönarskola	0	Löpande avgift 1 400
Tillståndsprövning för utbildningskurser för fjärrpiloter, innefattande grundutbildning, standardscenario och operationella godkännanden	0	Löpande avgift 1 400
Årsavgift grundläggande tillstånd	5 500	7 500
Grundavgift för inledande tillsyn	0	10 000
Årsavgift grundutbildning	1 600	1 600

Årsavgift tillkommande utbildningskurs för standardscenario och operationell auktorisation, per utbildningskurs	1 600	1 600
Erkänd drönarskola (EDS)	Årsavgift	
Årsavgift grundläggande deklaration, inklusive en utbildningskurs för standardscenario	0	5 000
Årsavgift tillkommande utbildningskurs för standardscenario, per utbildningskurs	0	1 600

6.2 Luftfartygsregistret och inskrivningsregistret

6.2.1 Förändrade avgifter för registerhållning av luftfartyg

Luftfartygsregistret innehåller alla svenska luftfartyg. Ett luftfartyg får bland annat registreras i Sverige om ägaren är medborgare i Sverige eller inom övriga EES-området (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet) alternativt ägs av svenskt bolag eller ett EES-bolag. Transportstyrelsen kan medge att luftfartyg registreras i Sverige även om dessa krav inte är uppfyllda.

Myndigheten ansvarar även för inskrivningsregistret för luftfartyg. I registret är det möjligt, det vill säga frivilligt, att sakrättsligt få skydd för vissa rättigheter i luftfartyg, såsom förvärv av luftfartyg, nyttjanderätt till luftfartyg samt uttag av inteckning. Detta ger förbättrat skydd mot anspråk från andra (tredje man) och ger möjlighet att belåna egendomen genom att upplåta panträtt med hjälp av inteckningsförfarande. En förutsättning för att kunna registrera sina rättigheter är att luftfartyget är registrerat i luftfartygsregistret.

Avgifterna för båda registren är fasta och baserade på principen om full kostnadstäckning, det vill säga att avgiften ska täcka myndighetens kostnader för den ärendetyp som ansökan avser. Avgifterna motsvarar således den genomsnittliga kostnaden per ärende.

En registerhållningsavgift tas även ut för att täcka kostnader för drift och underhåll av system samt kostnader för att lämna upplysningar. Avgiften tas ut årligen av den som är registrerad ägare till luftfartyget, alternativt antecknad som innehavare, den 1 januari det år som avgiften avser. Detta oavsett om luftfartyget är luftvärdigt eller inte.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiften för ansökningar inom luftfartygsregistret och inskrivningsregistret tas ut för luftfartyg oavsett om ansökan beviljas eller inte. Vi har kostnader för att handlägga den här typen av ärenden och vi behöver ta betalt för den handläggningen. Avgiften föreslås gälla ansökningar som inkommer från och med den 1 januari 2022.

Vidare föreslår vi en differentiering av avgifterna vid registrering av luftfartyg. Differentieringen är kopplad till luftfartygens vikt, vilket bättre

återspeglar vår resursåtgång eftersom ärendena blir komplexare för större luftfartyg. Den viktmässiga indelningen är densamma som används för fortlöpande luftvärdighetsavgifter. Det är naturligt, eftersom registrerings- och luftvärdighetsförfarandena löper parallellt med varandra och har beroenden.

Vi föreslår avgiftsbefrielse vid avregistrering av luftfartyg ur luftfartygsregistret om det förolyckats, förstörts eller om det efter en flygning inte har hörts av efter tre månader. Dessutom föreslår vi att någon avgift inte tas ut för rättelser i luftfartygsregistret eller inskrivningsregistret, och inte heller för beslut om uppskov i inskrivningsregistret.

Luftfartygsregistret	Avgift 2021	Förslag 2022
Slutlig registrering inklusive interimistisk registrering	8 000	0
Slutlig registrering – Grupp I, segelflyg och ballong	7 000	6 000
Slutlig registrering – Grupp II, 0–2 730 kg	7 000	6 000
Slutlig registrering – Grupp III, 2 731–5 700 kg	7 000	7 000
Slutlig registrering – Grupp IV, 5 701–10 000 kg	7 000	8 000
Slutlig registrering – Grupp V, över 10 000 kg	7 000	10 000
Avregistrering av luftfartyg som har förolyckats, förstörts eller om det efter en flygning inte hörts av på tre månader	5 000	0
Andra beslut än registreringsåtgärder		
För annat beslut än bifall för åtgärd, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut	0	3 000
Inskrivningsregistret	Avgift 2021	Förslag 2022
<i>Övriga inskrivningsåtgärder:</i>		
För annat beslut än bifall för åtgärd, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut	0	5 000

6.3 Övervakning av luftvärdighet

6.3.1 Fortlopande luftvärdighetsövervakning

Transportstyrelsen prövar ansökan om tillstånd och genomför tillsyn av luftvärdighet och miljövärdighet.

Ett luftfartyg anses luftvärdigt och miljövärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet enligt gällande bestämmelser samt har sådana flygenskaper att flygsäkerhetens krav är uppfyllda.

Luftfartygets ägare eller brukare ansvarar för att luftfartyget är luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår en avgiftsförändring gällande utfärdande av typintyg för nationellt ultralätta luftfartyg (NUL). I stället för en fast avgift på 6 700 kronor föreslås en löpande avgift på 1 400 kronor per timme. Syftet är att bättre spegla den faktiska resursåtgången för handläggningen, främst med hänsyn till varierande kvalitet i ansökningsmaterialet. Vidare föreslås ett förtydligande så att också andra luftfartyg som är undantagna från förordning (EU) 2018/1139 (bilaga I och nationella lätta luftfartyg (NLL) undantagna enligt artikel 2) inkluderas.

För utfärdande av tillfälliga flygtillstånd för svenska luftfartyg föreslås en höjning från 6 500 kronor till 7 000 kronor, och för tillfälliga tillstånd för utlandsregistrerat luftfartyg föreslås en höjning från 2 600 kronor till 3 000 kronor. Orsaken till de föreslagna avgiftshöjningarna är att bättre spegla resursåtgången för att handlägga ärendena.

Vi föreslår också en förändring av lägsta belopp för utfärdande av exportluftvärdighetsbevis för segelflyg och ballong. Förslaget innebär en sänkning från 12 000 till 6 000 kronor vad gäller det lägsta beloppet, men en löpande avgift kommer att tas ut även fortsättningsvis.

Slutligen föreslår vi en avgiftshöjning, från 1 400 kronor till 2 000 kronor, för utfärdande av dubletter av luftvärdighetshandlingar i syfte att skapa kostnadstäckning.

Typ av luftfartyg, typ av handling/åtgärd	Avgift 2021	Förslag 2022
Utfärdande av typintyg för luftfartyg som är undantagna från förordning (EU) 2018/1139 enligt dess bilaga I och nationella lätta luftfartyg undantagna enligt artikel 2.	6 700	Löpande avgift 1 400

Tillfälliga flygtillstånd	Avgift 2021	Förslag 2022
Tillfälligt flygtillstånd (EASA-luftfartyg, luftfartyg undantagna från förordning (EU) 2018/1139 enligt dess bilaga I och nationella lätta luftfartyg undantagna enligt artikel 2 som inte ingår i delegerad tillsyn)	6 500	7 000
TTU – Tillfälligt tillstånd för utlandsregistrerat luftfartyg	2 600	3 000

Exportluftvärdighetsbevis	Avgift 2021	Förslag 2022
Grupp I – Segelflyg och ballong lägsta belopp	12 000	6 000

Dubblett av luftvärdighetsbevis	Avgift 2021	Förslag 2022
Utfärdande av dubblett av luftvärdighetsbevis	1 400	2 000

6.4 Underhållsverkstäder och luftvärdighetsorganisationer

6.4.1 Tillstånd enligt Del-145

Transportstyrelsen genomför tillståndsprövningar och utövar tillsyn över verkstäder inom luftfartygsområdet. Verkstäderna erbjuder underhåll, service och reparationer av flygplan och helikoptrar samt deras motorer. De verkstäder som har tillstånd att bedriva verksamheten enligt Del-145 kan ha tillstånd för en eller flera behörigheter.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Avgifterna är till viss del subventionerade och har inte höjts på flera år. Med anledning av att avgifterna inte justerats under ett antal år har balansen mellan avgiftsintäkterna och kostnaderna blivit alltför negativ. Vi föreslår därför en höjning av avgifterna för organisationer med tillstånd enligt Del-145.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Grundläggande årsavgift – 1 behörighet	49 000	53 900
Grundläggande årsavgift – 2–4 behörigheter	65 000	71 500
Grundläggande årsavgift – 5 eller fler behörigheter	145 000	159 500
Extra verksamhetsort (inte linjestation) – 1 behörighet	21 700	23 900
Extra verksamhetsort (inte linjestation) – 2–4 behörigheter	28 000	30 800
Extra verksamhetsort (inte linjestation) – 5 eller fler behörigheter	36 000	39 600
Per linjestation	6 600	7 300
Tredjelandstillägg	8 600	9 500

6.4.2 Tillstånd enligt Del M, kapitel F

Vi genomför tillståndsprövningar och utövar tillsyn över verkstäder som erbjuder underhåll, service och reparationer av flygplan och helikoptrar samt deras motorer. Verkstäder som har tillstånd enligt Del M, kapitel F bedriver verksamhet för flygplan med en maximal startvikt under 5 700 kg och/eller helikoptrar med en maximal startvikt under 2 730 kg.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Avgifterna är till viss del subventionerade och har inte höjts på flera år. På grund av att avgifterna inte justerats under ett antal år har balansen mellan avgiftsintäkterna och kostnaderna blivit alltför negativ. Vi föreslår därför en höjning av avgifterna för organisationer med tillstånd enligt Del M, kapitel F.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Årsavgift – 1 behörighet	20 400	20 800
Årsavgift – 2–3 behörigheter	25 700	26 300
Årsavgift – 4–5 behörigheter	45 600	46 500
Årsavgift – 6 eller fler behörigheter	50 900	52 000

6.4.3 Underhålls- och luftvärdighetsorganisationer – tillstånd enligt Del CAO

En luftvärdighetsorganisation svarar för den fortsatta luftvärdigheten på uppdrag av en ägare eller brukare av ett luftfartyg. Organisationen kan antingen vara en fristående organisation eller verka i samband med ett flygoperativt tillstånd. Organisationen ansvarar för att föreskrivet underhåll utförs genom övervakning, planering och beställning av underhållsåtgärder. Underhållsåtgärderna ska utföras och dokumenteras av behörig underhållspersonal.

Underhållsverkstäder utför underhåll av luftfartyg och är små organisationer, oftast enmansföretag.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Avgifterna är subventionerade. De föreslagna avgifterna innebär en ny konstruktion som är anpassad till ett nytt regelverk. Detta innebär att nuvarande avgifter föreslås utgå och i stället ersättas av nya avgifter. Tabellen nedan redogör för de föreslagna förändringarna.

Kombinerade flygverkstäder och luftvärdighetsorganisationer	Avgift 2021	Förslag 2022
CAO med rättighet för underhåll – 1 behörighet	20 400	Utgår
CAO med rättighet för underhåll – 2–3 behörigheter	25 700	Utgår

Kombinerade flygverkstäder och luftvärdighetsorganisationer	Avgift 2021	Förslag 2022
CAO med rättighet för underhåll – 4–5 behörigheter	45 600	Utgår
CAO med rättighet för underhåll – 6 eller fler behörigheter	50 900	Utgår
CAO med rättighet för underhåll – extra verksamhetsort oavsett antal behörigheter	7 300	Utgår
CAO med rättighet för fortsatt luftvärdighet – grundläggande årsavgift	9 800	Utgår
CAO med rättighet för fortsatt luftvärdighet – avgift per extra lokaliseringsort	2 000	Utgår
CAO med rättighet för fortsatt luftvärdighet – avgift för tillsyn av technical services per leverantör och extra ort	2 000	Utgår
CAO med rättighet för underhåll	0	20 800
CAO med rättighet för fortsatt luftvärdighet	0	20 800
CAO med rättighet för både underhåll och fortsatt luftvärdighet	0	25 300
Utnyttjande av rättigheten att kontraktera fortsatta luftvärdighetsuppgifter, per leverantör och extra ort – stor organisation	0	7 300

6.4.4 Auktorisationsbevis

Vi genomför tillståndsprovningar och bedriver tillsyn av verkstäder inom luftfartygsområdet. Verkstäderna erbjuder underhåll, service och reparationer av flygplan och helikoptrar samt deras motorer. Verkstäder med auktorisationsbevis (AUB) erbjuder underhåll och service av flygplan och helikoptrar som är undantagna från EU-lagstiftningen (så kallade bilaga I-luftfartyg).

Transportstyrelsens förslag till förändring

Avgifterna är till viss del subventionerade och har inte höjts på flera år. Eftersom avgifterna inte justerats under ett antal år, har balansen mellan avgiftsintäkterna och kostnaderna blivit alltför negativ. Vi föreslår därför en höjning av avgifterna för organisationer med AUB.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Årsavgift – 1 behörighet	5 100	5 200
Årsavgift – 2 eller fler behörigheter	7 700	7 900
Extra verksamhetsort	2 000	2 100

6.4.5 Luftvärdighetsorganisationer – tillstånd enligt Del CAMO

Vi bedriver tillståndsprövningar och utövar tillsyn av fristående luftvärdighetsorganisationer enligt Del CAMO. Det är organisationer som ansvarar för att föreskrivet underhåll av luftfartyg utförs genom övervakning, planering och beställning av underhållsåtgärder. Underhållsåtgärderna ska utföras och dokumenteras av behörig underhållspersonal. Verksamheten är främst aktuell för större luftfartyg som är komplexa, men det finns också möjlighet att ta hand om icke-komplexa luftfartyg. Verksamheten sker på uppdrag av ägaren eller brukaren av ett luftfartyg.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Nya och förändrade regler från EASA (Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet) gällande luftvärdighetsorganisationer medför att vi behöver anpassa våra avgifter.

För tillsyn av luftvärdighetsorganisationer enligt Del CAMO föreslår vi även fortsättningsvis fasta årsavgifter.

Förslaget innebär att avgiftsuttaget differentieras enligt en ny avgiftskonstruktion. Det medför att tidigare avgifter utgår och i stället ersätts av nya. Tabellen nedan redogör för det nya avgiftsuttaget.

Fristående luftvärdighetsorganisationer enligt bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014	Avgift 2021	Förslag 2022
Årsavgift luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, luftfartyg uppgår till 2 730 kg	9 800	Utgår
Luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, avgift per extra lokaliseringsort, luftfartyg uppgår till 2 730 kg	2 000	Utgår
Luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, tillsyn av technical services per leverantör och extra ort, luftfartyg uppgår till 2 730 kg	2 000	Utgår
Årsavgift luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, luftfartyg uppgår till 5 700 kg	31 400	Utgår
Luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, avgift per extra lokaliseringsort, luftfartyg uppgår till 5 700 kg	6 300	Utgår
Luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, tillsyn av technical services per leverantör och extra ort, luftfartyg uppgår till 5 700 kg	6 300	Utgår
Årsavgift luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, icke-komplexa luftfartyg	0	31 400
Luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, avgift per extra lokaliseringsort, icke-komplexa luftfartyg	0	7 300
Luftvärdighetsorganisation, bilaga Vc (Del CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014, tillsyn av technical services per leverantör och extra ort, icke-komplexa luftfartyg	0	7 300

6.4.6 Auktoriserad luftvärdighetsgranskare

En auktoriserad luftvärdighetsgranskare är en person med giltigt flygteknikercertifikat som utför årlig tillsyn av luftfartyg. I samband med tillsynen genomför han eller hon luftvärdighetsgranskning och utfärdar ett granskningsbevis. Tillsynen sker på uppdrag av en ägare eller brukare av privat luftfartyg som understiger 2 730 kg. Transportstyrelsen bedriver tillståndsprövning och utfärdar tillstånd som auktoriserad luftvärdighetsgranskare. Auktorisationen gäller max 5 år och förnyas enligt förfarande som liknar det första godkännandet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att minimiavgiften för det första godkännandet förblir densamma som tidigare år, men att den täcker 10 timmars handläggning i stället för

som tidigare 14 timmar. Därutöver tillkommer som tidigare en löpande timtaxa på 1 400 kronor per ytterligare timme.

Vi föreslår också en löpande avgift om 1 400 kronor per timme för förnyelse av auktorisation av luftvärdighetsgranskare, till skillnad mot tidigare när förnyelse inte var nödvändig och avgift därför inte togs ut.

Auktoriserad luftvärdighetsgranskare	Avgift 2021	Förslag 2022
Godkännande av auktoriserad luftvärdighetsgranskare	9 800	9 800
Förnyelse av auktorisation av luftvärdighetsgranskare	0	Löpande avgift 1 400

6.4.7 Ny avgift för tillverkningsorganisationer som tillverkar utan ett tillverkningsgodkännande

Det europeiska regelverket möjliggör tillverkning av luftfartyg och delar till luftfartyg utan att inneha ett tillverkningsgodkännande enligt Del-21, kapitel F. I sådana fall genomför vi produktkontroller av varje enskilt material.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att en ny avgift för produktkontroll införs. Eftersom omfattningen av denna verksamhet varierar, föreslår vi att avgiften tas ut med en löpande timtaxa på 1 400 kronor per timme.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Produktkontroll av tillverkade luftfartyg eller delar till ett luftfartyg utan ett tillverkningsgodkännande (Del-21, kapitel F)	0	Löpande avgift 1 400

6.4.8 Nya avgifter för nationella konstruktionsorganisationer

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luftfartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer. De ersätter föreskrifterna (TSFS 2012:87) för konstruktion, tillverkning, typ- och modifieringsgodkännande av nationell flygmateriel m.m.

I de nya föreskrifterna införs en tillståndskategori för nationella konstruktionsorganisationer som inte funnits tidigare. Svenska organisationer fick tidigare vända sig till luftfartsmyndigheter i andra länder och få sitt godkännande av dem. Detta är inte förenligt med regelverket och vi har därför infört nya regler som gör att organisationerna kan få tillstånd utfärdade av svensk luftfartsmyndighet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att en ny avgift för tillståndsprövning för nationella konstruktionsorganisationer införs. Eftersom vi i dagsläget inte kan bedöma omfattningen på denna verksamhet, föreslår vi att avgiften tas ut med en löpande timtaxa på 1 400 kronor per timme.

För tillsyn av nationella konstruktionsorganisationer föreslår vi en fast årsavgift uppgående till 35 000 kronor.

Nationella konstruktionsorganisationer	Förslag 2022
Tillståndsprövning nationellt konstruktionstillstånd	Löpande timtaxa 1 400
Årsavgift tillsyn nationellt konstruktionstillstånd	35 000

6.5 Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd

6.5.1 Förändrade avgifter för personliga tillstånd

De personliga tillstånden inom luftfartsområdet omfattar främst olika former av certifikat, behörigheter och medicinska intyg för piloter, certifikat för underhållspersonal eller annan verksamhet.

Flygutbildning till certifikat i olika kategorier innefattar teoretiska prov. Varje sökande till certifikat ska själv bekosta teoriprovsavgifter, vilket normalt inte är en del av den avgift som eleven betalar till flygskolan för en certifikatsutbildning.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi har i vår årliga översyn av avgifterna noterat att avgiftsuttaget inte täcker kostnaderna. Vi behöver därför höja avgifterna för att uppnå balans mellan intäkter och kostnader. De föreslagna avgiftsförändringarna avser både grundavgifter och årsavgifter. De tillstånd som omfattas av avgiftsförslaget är flygcertifikat, flygledarcertifikat, behörighetsbevis för AFIS², auktorisationsbevis för instruktörer, certifikat för flygläkare samt tillsyn av auktorisation för flygmedicinskt centrum.

Vidare införs två nya avgifter. För ansökan från piloter och flygledare om undantag från gällande regler föreslås att avgift tas ut enligt en rörlig timtaxa uppgående till 1 400 kronor. Vi har tidigare saknat stöd för att ta ut denna avgift även om verksamheten bedrivits.

EU-förordningarna och nationella föreskrifter som rör piloter och flygledare ger under vissa förutsättningar möjlighet att söka undantag från en

² Flygledningsstöd som används på flygplatser där fullt bemannad flygledning på platsen saknas men där det finns behov av elementärt flygledningsstöd som ombesörjs av en AFIS-tjänsteman.

bestämmelse. Vi har tidigare inte tagit ut någon avgift, men föreslår nu en avgift som debiteras med löpande timtaxa. Detsamma gäller för utfärdande av auktorisation av instruktörsbehörighet från tredjeland samt för utfärdande, förlängning/förnyelse och utökning av behörighet att framföra ex-militära luftfartyg (LOA). I dessa fall föreslås en ny avgift som tas ut per ansökning. Antalet ansökningar bedöms inom båda ärendegrupperna vara relativt få.

De avgiftsförändringar vi föreslår specificeras närmare i tabellen nedan.

	Avgift 2021	Förslag 2022
För prövning av ansökan om undantag från krav i EU-förordning eller nationell föreskrift i fråga om certifikat, behörighetsbevis och andra personliga tillstånd	0	Löpande avgift 1 400
Flygmedicinskt centrum (AeMC)	Avgift 2021	Förslag 2022
Tillsynskontroll av verksamheten	40 000	45 000
Flygläkare (AME)		
Årsavgift	3 000	3 300
Första utfärdande	4 500	5 600
Utökning av behörighet	4 500	5 600
Inspektion av verksamheten vid tillståndsprövning	20 000	25 000
Medicinskt intyg		
Första utfärdande samtliga klasser	1 800	2 070
Överföring av medicinskt intyg från annat EU-land	2 200	2 530
Privatflygarcertifikat PPL och LAPL Segel – SPL, LAPL(S) Ballong – BPL, LAPL(B) Ultralätta luftfartyg – UL		
Första utfärdande	400	460
Årsavgift	400	460
Trafikflygarcertifikat CPL		
Första utfärdande	400	460
Årsavgift	900	1 040

Trafikflygarcertifikat MPL/ATPL		
Första utfärdande	1 400	1 610
Årsavgift	2 100	2 420
Behörighet för ultralätt luftfartyg – separat bilaga till PPL, CPL, ATPL eller MPL		
Första utfärdande (utan tidigare innehav av UL-behörighet eller UL-certifikat)	400	460
Instruktör SFI, STI och MCCI		
Första utfärdande	600	690
Årsavgift	400	460
Utökning med ny typ av luftfartyg eller FTD	400	460
Behörigheter flygcertifikat		
Utökning med mörker i PPL/LAPL (endast vid separat utfärdande)	400	460
Utökning med typ- eller klassbehörighet enpilot	1 100	1 270
Utökning med typ- eller klassbehörighet flerpilot	1 500	1 730
Utökning med IR- eller EIR-behörighet	400	460
Utökning med instruktörsbehörighet	400	460
Utökning med ytterligare typbehörighet för TRI, SFI, per tillfälle	400	460
Utfärdande av ny giltighetsperiod för typ-, klass- eller IR-behörighet, per tillfälle	400	460
Borttagning av begränsning, per tillfälle	400	460
Utökning med övriga behörigheter	400	460
Auktorisation för instruktör från tredjeland		
Första utfärdande	0	800
Förlängning/förnyelse	0	800
Behörighet att framföra ex-militära luftfartyg (LOA)		
Utfärdande	0	700
Förlängning/förnyelse	0	700
Separat utökning, per tillfälle	0	700

Överföring av certifikat från annat EU-land	2 200	2 530
Validering av certifikat		
Första utfärdande	2 400	2 760
Förnyelse	900	1 040
Elevtillstånd		
Första utfärdande, förlängning/förnyelse	200	230
Certifikat för flygledare – ATCO		
Första utfärdande	1 000	1 150
Årsavgift	1 100	1 270
Utdökning med ytterligare behörighet	400	460
Certifikat för flygledarelev och behörighetsbevis för AFISO-elev		
Första utfärdande	1 000	1 150
Utdökning	400	460
Behörighetsbevis för AFIS-personal – AFISO		
Första utfärdande	600	690
Årsavgift	400	460
Utdökning med ytterligare behörighet	400	460
Separat radiotelefoncertifikat – flygtekniker		
Första utfärdande	400	460
Utskrift av dubblett vid stöld eller förlust	600	690
Utfärdande av kabinbesättningsintyg	500	580

6.5.2 Utbildning för första utfärdande av kontrollant

Externa kontrollanter används i samband med kontroller, kompetensbedömningar och flygprov. Vi utbildar och godkänner kontrollanterna som blir en viktig del av säkerhetssystemet inom luftfartsområdet. I verksamheten ingår en kontinuerlig granskning av

utbildningsmaterialet för att säkerställa att det är uppdaterat enligt nya tillkommande regler.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Den nuvarande avgiften är för låg och täcker inte våra kostnader för hanteringen. För att nå full kostnadstäckning föreslår vi därför att det avgiftsuttaget höjs. Den föreslagna avgiftsförändringen innebär också att avgiften differentieras. Skälet till att differentiera avgiften är att skapa en mer rättvisande avgiftsstruktur som bättre speglar resursåtgången för respektive ärende.

Den föreslagna förändringen innebär att avgiften antingen sänks från 16 000 kronor till 11 000 kronor, eller att den höjs från 16 000 kronor till 25 000 kronor.

Kontrollant	Avgift 2021	Förslag 2022
Första utfärdande kontrollant, FE, FIE, CRE, IRE, SFE-SP, TRE-SP (A) och (H)	16 000	11 000
Första utfärdande kontrollant, SFE, TRE-MP (A) och (H)	16 000	25 000

6.5.3 Certifierad underhållspersonal enligt Del-66

Personliga tillstånd inom Del-66 omfattar främst olika typer av personliga certifikat för underhållspersonal. Vi genomför examinationer och godkänner personal.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen föreslår dels några nya avgifter, dels att avgiftsnivåerna justeras inom några befintliga avgifter.

De nya avgifterna föreslås med anledning av att ett nytt regelverk (förordning 2018/1142 och EASA Del 66 Examination Credit) har trätt i kraft. Det nya regelverket utökar vår verksamhet och vi behöver därför ta ut avgifter som motsvarar våra kostnader.

En ny avgift föreslås för implementering av Del 66 Examination Credit eller förlängning av giltighetstid på Del-147-moduler. Avgiften kommer att vara aktuell från och med den 1 juli 2022 när det nya regelverket träder i kraft, och vi föreslår att den uppgår till 4 900 kronor per ansökan. Vidare föreslås en ny avgift för implementering av Del-66-certifikat, prov i kategori L. Avgiften är aktuell från och med den 1 januari 2022 och föreslås vara 3 000 kronor per provtillfälle.

För Del-66-certifikat, typexamination, grupp 2 föreslår vi att avgiften höjs från 12 000 kronor till 19 000 kronor. Skälet till den föreslagna höjningen är att resursåtgången överstiger nuvarande avgiftsnivå. För Del-66-certifikat, typexamination, grupp 3 föreslår vi att avgiften sänks från 12 000 kronor till 8 000 kronor. Skälet är även för denna förändring att den föreslagna avgiften bättre speglar faktisk resursåtgång. Detsamma gäller för Del-66-certifikat, typexamination, nationell behörighet (bilaga 1 till förordning [EU] 2018/1139), där vi föreslår att avgiften sänks från 10 700 kronor till 8 000 kronor.

Vi kommer inte längre att utfärda tillstånd för fallskärmstekniker och föreslår därför att avgiften tas bort.

I nedanstående tabell visas föreslagna avgiftsförändringar:

Produkt	Avgift 2021	Förslag avgift 2022
Del-66-certifikat, typexamination, grupp 2	12 000	19 000
Del-66-certifikat, typexamination, grupp 3	12 000	8 000
Del-66-certifikat, typexamination, nationell behörighet (bilaga 1 till förordning [EU] 2018/1139)	10 700	8 000
Del-66-certifikat, förlängning av giltighetstid av Del-147-moduler (per ansökan)	0	4 900
Del-66-certifikat, prov i kategori L (per provtillfälle)	0	3 000
Tillstånd fallskärmstekniker	2 300	0

6.6 Utbildnings- och skolverksamhet

6.6.1 Grundläggande tillstånd för pilotutbildning och skoltillstånd

Transportstyrelsen genomför tillståndsprövningar och utövar tillsyn över utbildningsorganisationer inom svensk luftfart. Utbildningarna bedrivs inom olika tillståndspliktiga områden beroende på vilket typ av certifikat som utbildningen syftar till. Storleken på organisationerna är varierande likväl som komplexiteten.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår en fortsatt höjning av avgiften för icke-komplexa utbildningsorganisationer som inte tillhandahåller utbildning för CPL, MPL eller ATPL med tillhörande behörigheter (ATO). Förslaget är det andra steget och orsaken till höjningen är att vår resursåtgång överstiger nuvarande avgiftsnivå.

Vidare föreslår vi ett antal förändringar av avgifter för kurser. Det beror på att resursåtgången har ökat på grund av nyttillkomna regler. För instruktörskurser differentieras avgiften i syfte att bättre spegla resursåtgången för respektive avgift.

Avgiften gällande lokaliseringsorter utanför EU/EES föreslås utgå, för att i stället finansieras genom avgiften för tillkommande lokaliseringsort för utbildningsorganisation. Denna avgift är också en löpande avgift på 1 400 kronor per timme.

Under vissa förutsättningar medges möjlighet att söka undantag från en bestämmelse. Vi har tidigare saknat bemyndigande att ta ut avgift för denna handläggning men föreslår nu att en avgift införs och att den tas ut med en löpande timtaxa.

Utöver detta tillkommer ett antal nya kurser på grund av nya regelverk. Samtliga avgiftsförändringar specificeras i tabellen nedan.

Grundläggande tillstånd/godkännande exklusive kurser	Avgift 2021	Förslag 2022
Icke-komplex utbildningsorganisation som inte tillhandahåller utbildning för CPL, MPL eller ATPL med tillhörande behörigheter (ATO)	6 450	8 600
Tillkommande lokaliseringsort utanför EU/EES	Löpande avgift 1 400	Utgår
Instruktörskurser, per kurs (IRI, CRI, Advance, MCCI, Avancerad UPRT)	3 500	3 500
Instruktörskurser, per kurs (FI, SFI, TRI)	3 500	8 000
ATPL (A), integrerad	8 000	10 000
ATPL (H), integrerad	8 000	10 000
CPL (A) (H), integrerad	8 000	9 000
Avancerad UPRT	0	8 000
APS MCC	0	8 000
IR-teorikurs, Basic	0	3 500
Basic IR praktisk utbildning (single engine)	0	3 500
Basic IR praktisk utbildning (multi engine)	0	3 500
Molnflygskurs	0	1 500
Standardscenario i den specifika kategorin för drönare	3 500	Utgår
För prövning av ansökan om undantag från krav i EU-förordning eller nationell föreskrift i fråga om utbildnings-,	0	Löpande avgift 1 400

examinerings- och skoltillstånd för pilotutbildningar samt simulatorer		
Tillståndsprövning för erkänd utbildningsorganisation för drönare inom ett ATO eller DTO	Löpande avgift 1 400	0

6.6.2 Återkommande utvärderingar, simulatorer

Inom flygutbildningar används utbildningshjälpmedel i form av simulatorer. Dessa delas in i tre olika typer: Full Flight Simulator (FFS), Flight Training Device (FTD) och Flight Navigation Procedure Trainer (FNPT). Det finns dessutom i vissa fall varianter av dessa. Oftast ingår simulatoren i en utbildningsorganisation, men det är även möjligt att ha en simulator i en fristående organisation utan ytterligare tillstånd för utbildningsverksamhet. Vi bedriver tillsyn inom området.

Transportstyrelsens förslag till förändring

De nuvarande avgifterna är för låga och täcker inte våra kostnader. I syfte att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi höjda avgifter.

Enligt regelverket finns det möjlighet till förlängda intervall mellan tillsynsbesök som genomförs på plats. Med tillämpning av dessa regler blir resursåtgången för tillsyn olika beroende på om tillsynen genomförs på plats eller på distans. Därför föreslås också en differentiering av avgifterna beroende på hur ofta tillsynen genomförs på plats hos tillståndshavaren.

För de föreslagna avgiftsförändringarna redogörs närmare i tabellen nedan.

Återkommande utvärderingar, simulatorer	Avgift 2021	Förslag 2022
FFS årlig tillsyn	29 400	40 400
FFS tillsyn vartannat år	29 400	31 400
FTD årlig tillsyn	21 000	32 000
FTD tillsyn vartannat år	21 000	23 000
FNPT årlig tillsyn	18 000	27 000
FNPT tillsyn vartannat år	18 000	18 000

6.6.3 Utbildnings- och skoltillstånd för underhållspersonal

Transportstyrelsen genomför tillståndsprövningar och bedriver tillsyn av organisationer som utbildar underhållspersonal och därmed har skoltillstånd för sådan verksamhet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att den grundläggande avgiften för Del-147-tillstånd differentieras beroende på tillsynsbehovet. Enligt förslaget differentierar vi avgiften i tre olika klasser beroende på om tillsynsbehovet är lågt, normalt eller högt. För dem med lågt tillsynsbehov sänks avgiften från 125 000 kronor till 95 000 kronor per år, medan avgiften är oförändrad för dem med normalt tillsynsbehov. Om tillsynsbehovet är högt, föreslås att avgiften höjs från 145 000 kronor till 190 000 kronor.

Vidare föreslår vi en ny avgift för tillståndsprövning avseende utbildning och/eller examination på distans. Eftersom vi i dagsläget inte kan bedöma omfattningen på den verksamheten, föreslår vi att avgiften tas ut med en löpande timtaxa på 1 400 kronor per timme. För att finansiera den årliga tillsynen av dessa organisationer föreslås en årlig avgift uppgående till 18 700 kronor.

I tabellen nedan specificeras de föreslagna avgiftsförändringarna.

Skoltillstånd	Avgift 2021	Förslag 2022
Grundläggande avgift för Del-147-tillstånd, lågt tillsynsbehov	125 000	95 000
Grundläggande avgift för Del-147-tillstånd, normalt tillsynsbehov	145 000	145 000
Grundläggande avgift för Del-147-tillstånd, högt tillsynsbehov	145 000	190 000
Tillståndsprövning utbildning och/eller examination på distans	0	Löpande avgift 1 400
Årsavgift utbildning och/eller examination på distans	0	18 700

6.7 Flygoperativ verksamhet

6.7.1 Segelflygplan

Verksamhet med segelflygplan har förenklats. Numera är det möjligt att bedriva kommersiell segelflygning med betalande passagerare utan att inneha ett flygoperativt tillstånd (AOC). Det är dock krav på att utövare med segelflyg ska deklarerat sin verksamhet till oss och att vi ska utöva tillsyn över det befintliga kollektivet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att finansiera vår handläggning av inkomna deklARATIONER för kommersiell passagerarflygning med segelflygplan föreslår vi en avgift på

5 000 kronor per deklaration. För tillsynen av det befintliga kollektivet föreslår vi en årlig avgift 14 400 kronor per år.

Segelflygplan	Avgift 2021	Förslag 2022
Registrering av deklaration av verksamhet med segelflyg	0	5 000
Årsavgift för tillsyn av deklarerad verksamhet med segelflyg	0	14 400

6.7.2 Luftballonger

2018 infördes ett nytt regelverk där förfarandet för att bedriva kommersiell ballongflygverksamhet avsevärt förenklas. Operatören får då själv deklarerat sin förmåga till oss, utan vidare krav på AOC.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vår årliga översyn av intäkterna för de nuvarande avgifterna visar att avgiften behöver justeras, eftersom den inte fullt ut täcker våra kostnader. Vi föreslår därför att kostnaden för årsavgift om kommersiell passagerarflygning med ballong höjs till 14 400 kronor.

Ballonger	Avgift 2021	Förslag 2022
Årsavgift för tillsyn av deklarerad verksamhet med ballonger	14 000	14 400

6.7.3 Flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med endast flygplan och kommersiella flygtransporter med både flygplan och helikopter

För att bedriva kommersiell verksamhet med flygplan krävs ett flygoperativt tillstånd (AOC). Det gäller även organisationer som bedriver verksamhet med både flygplan och helikopter. Vi genomför tillståndsprövningar och utövar tillsyn.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Marknaden har genomgått en ökad konsolidering som har medfört att enskilda operatörer nu innehåller fler olika flygplanstyper. Att det finns många flygplanstyper leder till en ökad komplexitet, vilket gör att det går åt mer resurser för att genomföra tillsyn. Vi föreslår därför att den befintliga årsavgiften höjs för de operatörer som har flera olika flygplanstyper.

Luftfartyg på AOC Flygplan	Avgift 2021	Förslag 2022
Tyngsta luftfartyg upp till 2,0 ton MTOM med begränsning till enbart rundflyg VFR enmotoroperationer – 1 typ	23 000	23 000
Tyngsta luftfartyg upp till 2,0 ton MTOM med begränsning till enbart rundflyg VFR enmotoroperationer – 2 typer	29 000	29 000
Tyngsta luftfartyg upp till 2,0 ton MTOM med begränsning till enbart rundflyg VFR enmotoroperationer – 3 typer	29 000	36 500
Tyngsta luftfartyg upp till 2,0 ton MTOM med begränsning till enbart rundflyg VFR enmotoroperationer – 4 eller fler typer	29 000	46 000
Tyngsta luftfartyg upp till 5,7 ton MTOM – 1 typ	98 000	98 000
Tyngsta luftfartyg upp till 5,7 ton MTOM – 2 typer	118 000	118 000
Tyngsta luftfartyg upp till 5,7 ton MTOM – 3 typer	118 000	142 000
Tyngsta luftfartyg upp till 5,7 ton MTOM – 4 eller fler typer	118 000	170 000
Tyngsta luftfartyg upp till 10 ton MTOM – 1 typ	234 000	234 000
Tyngsta luftfartyg upp till 10 ton MTOM – 2 typer	261 000	261 000
Tyngsta luftfartyg upp till 10 ton MTOM – 3 typer	261 000	291 000
Tyngsta luftfartyg upp till 10 ton MTOM – 4 eller fler typer	261 000	325 000
Tyngsta luftfartyg upp till 30 ton MTOM – 1 typ	476 000	476 000
Tyngsta luftfartyg upp till 30 ton MTOM – 2 typer	531 000	531 000
Tyngsta luftfartyg upp till 30 ton MTOM – 3 typer	531 000	592 500
Tyngsta luftfartyg upp till 30 ton MTOM – 4 eller fler typer	531 000	661 200
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM – 1 typ	678 000	678 000
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM – 2 typer	771 000	771 000
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM – 3 typer	771 000	877 000
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM – 4 eller fler typer	771 000	997 000

Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM i flera länder oavsett antal typer (interoperabilitet)	1 219 000	1 219 000
Grundavgift för tillsyn av verksamheter som bedrivs i tre länder eller fler och där nationella myndigheter gemensamt ansvarar enligt artikel 62.5 i förordning (EU) 2018/1139 – oavsett antal typer	6 187 000	6 187 000

Luftfartyg på AOC både flygplan och helikopter	Avgift 2021	Förslag 2022
Tyngsta luftfartyg upp till 5,7 ton MTOM – 2 typer	118 000	188 000
Tyngsta luftfartyg upp till 5,7 ton MTOM – 3 typer	208 000	226 300
Tyngsta luftfartyg upp till 5,7 ton MTOM – 4 eller fler typer	208 000	272 500
Tyngsta luftfartyg upp till 10 ton MTOM – 2 typer	261 000	324 000
Tyngsta luftfartyg upp till 10 ton MTOM – 3 typer	351 000	361 000
Tyngsta luftfartyg upp till 10 ton MTOM – 4 eller fler typer	351 000	402 500
Tyngsta luftfartyg upp till 30 ton MTOM – 2 typer	531 000	566 000
Tyngsta luftfartyg upp till 30 ton MTOM – 3 typer	621 000	632 000
Tyngsta luftfartyg upp till 30 ton MTOM – 4 eller fler typer	621 000	705 000
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM – 2 typer	771 000	771 000
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM – 3 typer	861 000	877 000
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM – 4 eller fler typer	861 000	977 000
Tyngsta luftfartyg överstiger 30 ton MTOM i flera länder oavsett antal typer (interoperabilitet)	1 219 000	1 219 000
Grundavgift för tillsyn av verksamheter som bedrivs i tre länder eller fler och där nationella myndigheter gemensamt ansvarar enligt artikel 62.5 i förordning (EU) 2018/1139 – oavsett antal typer	6 558 000	6 558 000

6.7.4 Flygoperativa tillstånd för kommersiella flygtransporter med endast helikopter och verksamhet enligt Del SPO

Verksamheten innefattar tillstånd för kommersiella transporter med helikopter samt deklarerad verksamhet med helikopter och flygplan (SPO).

Tidigare kallades den för bruksflygverksamhet. Kommersiella transporter av personer, frakt och post kallas för CAT. SPO utförs med en helikopter eller ett flygplan, exempelvis lyft, kraftledningsinspektion, vattenprovtagning, etc. Vi genomför tillståndsprövningar och bedriver tillsyn.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiften höjs med 3 procent både för CAT och SPO. Orsaken till den föreslagna höjningen är att nuvarande avgift inte motsvarar våra kostnader för att bedriva verksamheten.

Luftfartyg på AOC Helikopter	Avgift 2021	Förslag 2022
Tyngsta luftfartyg upp till högst 3,175 ton MTOM – upp till 2 typer	95 200	98 100
Tyngsta luftfartyg upp till högst 3,175 ton MTOM – 3 till 4 typer	116 200	120 000
Tyngsta luftfartyg upp till högst 3,175 ton MTOM – 5 typer och fler	145 600	150 000
Tyngsta luftfartyg överskrider 3,175 ton MTOM – upp till 2 typer	130 000	133 900
Tyngsta luftfartyg överskrider 3,175 ton MTOM – 3 till 4 typer	174 300	179 500
Tyngsta luftfartyg överskrider 3,175 ton MTOM – 5 typer och fler	218 400	225 000
Baser utöver huvudbas	27 000	27 800

Verksamhet enligt Del SPO	Avgift 2021	Förslag 2022
Årsavgift för tillsyn deklarerad verksamhet enligt Del SPO, flygplan 0–2 000 kg	20 000	20 600
Årsavgift för tillsyn deklarerad verksamhet enligt Del SPO, flygplan 2 001–2 730 kg	30 000	30 900
Årsavgift för tillsyn deklarerad verksamhet enligt Del SPO, flygplan över 2 731 kg och/eller helikopter	40 000	41 200
Årsavgift per tillkommande auktoriserad verksamhetsform	1 000	1 050
Årsavgift för tillkommande IFR	10 000	10 300

6.7.5 Ambulanshelikopter

Ambulanshelikopter kallas en helikopter som är utrustad för transport av sjuka och skadade människor från olycksplatser till sjukhus och mellan sjukhus. Internationellt används begreppet HEMS (Helicopter Emergency Medical Service). Flygningarna sker antingen enligt IFR eller enligt VFR. IFR använder fler flera tekniska hjälpmedel i helikoptern, vilket ger en operatör möjlighet att flyga i sämre väder men också gör verksamheten komplexare. VFR innebär att visuell sikt är nödvändig, eftersom det inte finns samma tekniska hjälpmedel att tillgå och att flygningarna därför ställer krav på godkända väderförhållanden. Vi genomför tillståndsprövningar och utövar tillsyn.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgifterna för HEMS IFR höjs från 35 600 till 100 000 kronor. Skälet är dels att avgifterna inte täcker kostnaderna för vår verksamhet inom området, dels att verksamhet inom IFR är komplexare och därför kräver betydligt mer resurser i samband med tillsyn. Att differentiera avgifterna bedöms därför vara nödvändigt för att skapa ett avgiftsuttag som motsvarar vår faktiska resursåtgång för de olika ärendena.

Tillstånd enligt kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, bilaga V (Del-SpA)	Avgift 2021	Förslag 2022
Kapitel J – HEMS VFR	35 600	35 600
Kapitel J – HEMS IFR	35 600	100 000
Kapitel M – Electronic Flight Bag	33 600	16 800

6.7.6 Tillstånd och tillsyn för viss verksamhet

Verksamheten handlar om tillstånd och tillsyn för privat luftfart som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139. Det kan vara organisationer eller föreningar som flyger med historiska luftfartyg. Det kan också vara nationell brandbevakning eller flyg under militära frivillighetsorganisationer. De flyger oftast enligt någon form av flygsäkerhetsmässiga villkor.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att viktgränsen tas bort för att alla luftfartyg som omfattas av vår verksamhet också ska betala för den.

Tillstånd och tillsyn för viss verksamhet	Avgift 2021	Förslag 2022
För tillstånd och tillsyn för privat luftfart som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 – under 5,7 ton	0	Löpande avgift 1 400
För tillstånd och tillsyn för privat luftfart som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 – över 5,7 ton	Löpande avgift 1 400	Löpande avgift 1 400

6.7.7 Operativ licens

För att få utföra lufttransporter av passagerare, post och/eller gods mot betalning krävs en operativ licens. Den finns i två olika kategorier:

- kategori A – flygföretag med luftfartyg vars maximala startmassa är på 10 ton eller mer och/eller har 20 säten eller fler
- kategori B – flygföretag med luftfartyg vars maximala startmassa är på mindre än 10 ton och/eller har färre än 20 säten.

Transportstyrelsen beviljar operativa licenser och utövar tillsyn över kollektivet. I dagsläget finns 12 flygföretag med operativ licens enligt kategori A och 16 flygföretag med operativ licens enligt kategori B.

Årsavgiften för operativa licenser är uppdelad i en avgift för kategori A och en för B. Kategori A är dessutom indelad i tre olika nivåer med hänsyn till antalet luftfartyg som flygföretagets drifttillstånd omfattar. För samtliga avgiftsnivåer finns dessutom en komplexitetsfaktor vid beräkning av avgiften. Nuvarande avgiftsnivå har varit densamma sedan 2014.

Transportstyrelsens förslag på ändring

En översyn av avgifterna visar att nuvarande avgift för operativ licens, främst för kategori B, inte täcker kostnaderna. Vi föreslår därför att avgifterna höjs. I samband med detta föreslår vi att avgiftskonstruktionen förändras. Förslaget på ny avgiftskonstruktion för årsavgifter innebär att komplexitetsfaktorn helt tas bort. I stället används en grundavgift för respektive kategori med ett tillägg baserat på antalet luftfartyg. Den nya avgiftskonstruktionen speglar vår resursåtgång per ärende på ett bättre sätt.

Operativ licens	Avgift 2021	Förslag 2022
Kategori A – grundavgift	0	30 000
Kategori A – tilläggsavgift upp till 3 luftfartyg	37 000	13 000
Kategori A – tilläggsavgift 4 till 20 luftfartyg	56 000	32 000

Kategori A – tilläggsavgift över 20 luftfartyg	130 000	110 000
Kategori B – grundavgift	0	10 000
Kategori B – tilläggsavgift upp till 3 luftfartyg	12 000	5 000
Kategori B – tilläggsavgift 4 till 20 luftfartyg	12 000	8 000
Kategori B – tilläggsavgift över 20 luftfartyg	12 000	12 000

6.8 Flygplatser

6.8.1 Tillstånd för flygplatser

Alla flygplatser behöver vara godkända för att verksamhet ska få bedrivas. Vi genomför tillståndsprövningar av flygplatser som inkommer med ansökningar och bedriver tillsyn av befintligt kollektiv.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår en förändring av hur antalet passagerare per flygplats beräknas. För närvarande används en skattning av den årliga passagerarvolymen. I syfte att skapa en stabilare avgiftskonstruktion föreslår vi att passagerarvolymen i stället beräknas på medelvärde för de fem tidigare åren. Om medelvärdet överstiger 10 miljoner passagerare, ska den högre avgiften faktureras.

Gällande regelverk, (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014, medger att en flygplats kan certifieras både i egenskap av flygplats och i egenskap av flygplatsoperatör. Vi har tidigare inte haft ett avgiftsuttag som varit anpassat för flygplatser med två olika certifikat. Eftersom det nu framförts önskemål om att certifieras med två separata certifikat, föreslår vi att våra avgifter anpassas för att omhänderta detta.

Flygplatsoperatör som driver	Avgift 2021	Förslag 2022
2 instrumentflygplatser	-	250 000
3 instrumentflygplatser	-	311 000
4 instrumentflygplatser	-	373 000
5 instrumentflygplatser	-	437 000
6 instrumentflygplatser	-	504 000

Flygplatsoperatör som driver	Avgift 2021	Förslag 2022
7 instrumentflygplatser	-	572 000
8 instrumentflygplatser	-	642 000

6.8.2 Prövning av tillstånd för undantag om markering av objekt som kan utgöra en fara för luftfarten

Föremål som är 45 meter höga eller högre och som är belägna utanför en flygplats fastställda hinderbegränsande ytor ska markeras. Vi kan medge undantag från markering efter prövning om att det inte innebär negativ påverkan på flygsäkerheten.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att avgifterna ska motsvara våra kostnader föreslår vi en ny avgift. Eftersom omfånget och komplexiteten varierar kraftigt, föreslås det att en rörlig avgift per timme används.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Prövning av undantag att markera hinder	0	Löpande avgift 1 400

6.9 Leverantörer av flygtrafiktjänster

6.9.1 Tillsyn av organisationer som bedriver flygledningstjänst, flygtrafiktjänst, utbildningsorganisationer samt flygmätorganisationer

För att bedriva flygtrafiktjänster behövs tillstånd från Transportstyrelsen. Vi genomför tillståndsprövningar och utövar tillsyn. I Sverige finns för närvarande 23 leverantörer av flygtrafiktjänster i olika storlekar. De minsta organisationerna har färre än 10 medarbetare och är kommunala bolag vid någon av de så kallade regionala flygplatserna. De största aktörerna är myndigheter som SMHI, Luftfartsverket och Sjöfartsverket.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Under 2020 trädde ett nytt regelverk i kraft (EU 2017/373). Den nya regleringen ställer krav på att även flygledningstjänster (ATM) ska certifieras. Mer omfattande krav ställs också på tillståndshavarna, vilket innebär att vår tillsyn blir mer omfattande och därmed kräver mer resurser. Därför föreslår vi en höjning av våra avgifter. De höjda avgifterna

inkluderar även kostnader avseende luftfartsskydd som tidigare finansierats genom en egen avgift.

Beträffande ACC sänks avgiften som en följd av att ATFM och ASM lyfts ut ur denna och att dess verksamhet i stället finansieras genom egna avgifter.

På grund av ökade kostnader i vår verksamhet för utbildningsorganisationer och flygmätororganisationer föreslår vi också höjningar av dessa avgifter.

De föreslagna avgiftsändringarna framgår av tabellen nedan.

Typ av tjänst	Årsavgift 2021	Förslag 2022
Organisation som är certifierad för att bedriva flödesplanering (ATFM)	0	60 000
Organisation som är certifierad att bedriva lufrumsplanering (ASM)	68 000	76 000
Avgift för ATC-enhet per torn (1–4 torn) om antalet rörelser per år överstiger 50 000	187 000	214 500
Avgift för ATC-enhet per torn (1–4 torn) om antalet rörelser per år uppgår till högst 50 000	83 000	95 000
Tilläggsavgift för ATC-enhet per torn (fler än 4 torn) 55 000	55 000	63200
Avgift per AFIS-enhet och verksamhetsort	50 000	57000
Avgift per ACC-enhet och verksamhetsort	346 000	245 000
CNS – eget tillstånd 1–4 anl. per verksamhetsort	44 000	51 300
CNS – eget tillstånd 5– anl. per verksamhetsort	24 000	28 000
CNS – kombinerat tillstånd per verksamhetsort	19 000	21 500
Avgift per MET-enhet och verksamhetsort	94 000	105 400
Utbildningsorganisation som tillhandahåller inledande utbildning enligt förordning (EU) nr 2015/340	89 000	97 000
Utbildningsorganisation som tillhandahåller inledande utbildning enligt förordning (EU) nr 2015/340, tillägg per enhet utöver huvudort	18 000	20 000
Utbildningsorganisation som tillhandahåller inledande utbildning för AFIS, per enhet	19 300	21 800

Typ av tjänst	Årsavgift 2021	Förslag 2022
Utbildningsorganisation som tillhandahåller lokal utbildning enligt förordning (EU) nr 2015/340	37 000	40 000
Organisation som utför flygmätning	55 000	62 000

6.9.2 Tillstånd för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster

En certifierad organisation ska anmäla de förändringar som den genomför i det funktionella systemet. Denna anmälan ska ske fortlöpande och uppdateras till dess att förändringen är genomförd. Vi bedömer anmälan och meddelar beslut om ändringen ska granskas eller inte.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Under 2020 trädde ett nytt regelverk i kraft: (EU) 2017/373. Det nya regelverket innebär att alla organisationer ska anmäla kommande förändringar i det funktionella systemet. För att täcka våra kostnader för att bedöma dessa föreslår vi därför att en ny avgift införs för anmälan om ändring. Vi föreslår att avgiften uppgår till 2 200 kronor per anmälan. Om bedömningen leder fram till att en närmare granskning ska genomföras, utgår en rörlig avgift enligt löpande timtaxa för denna del.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Anmälan om ändring	0	2 200

6.9.3 Delegering av tjänst

En certifierad organisation som bedriver flygtrafikledningstjänst kan delegera hela eller delar av tjänsteutövandet. Delegeringen sker i ett luftrum där den delegerande organisationen har ensamrätt att bedriva tjänst, till en annan certifierad organisation som bedriver flygtrafikledningstjänst. Vi godkänner sådana delegeringar.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I syfte att finansiera vår verksamhet med att godkänna delegeringar av luftrum föreslås en ny avgift. Vi föreslår att den ska vara rörlig och tas ut med en löpande timtaxa. Enligt förslaget ska avgiften tas ut av den delegerande organisationen som också ansöker om godkännande.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Delegering av tjänst	0	Löpande avgift 1 400

6.9.4 Leverantörer av procedurutformning

En leverantör av procedurutformning (FPD) är en organisation som har godkänts att utforma flygprocedurer och/eller luftrum. Leverantören kan även vara godkänd för att validera flygprocedurer. Transportstyrelsen certifierar leverantörer av procedurutformning efter prövning av ansökan. Prövningen sker numera utifrån det internationella regelverket (EU) 2017/373.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Tidigare genomfördes arbetet utifrån nationell föreskrift. Avgiftsförslaget i tabellen nedan är en anpassning av avgifterna till det internationella regelverk som nu används.

Leverantör av procedurutformning	Årsavgift 2021	Förslag 2022
Grundavgift	-	100 000

Tillkommande avgift per behörighet	Årsavgift 2021	Förslag 2022
Utformning flygprocedurer inklusive ground validation	-	30 000
Flygvalidering inklusive pre-flight validation	-	30 000
Utformning av luftrum	-	30 000

Organisation som utför luftrums-/procedurkonstruktion	Årsavgift 2021	Förslag 2022
Luftrums-/procedurkonstruktion, organisation med enbart svenskt tillstånd	177 500	Utgår
Luftrums-/procedurkonstruktion, organisation med utländskt tillstånd	34 000	Utgår

6.9.5 Godkännande av raketuppskjutningar

Vi genomför tillståndsprövningar och utfärdar godkännande av raketuppskjutning. De raketuppskjutningar som är aktuella är inte komplexa och avser mindre raketer inom icke kommersiell verksamhet. Det kan till exempel vara raketklubbar som drivs av privatpersoner i hobbysyfte.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen föreslår att avgiften höjs från 1 400 kronor till 3 300.

Orsaken är att nuvarande avgift inte uppnår full kostnadstäckning.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Godkännande av raketuppskjutning	1 400	3 300

6.9.6 Godkännande av uppsläpp av svävande lyktor

Det krävs tillstånd för att få släppa svävande lyktor i vissa fall. Tillstånden är nödvändiga om fler än 50 svävande lyktor släpps ut på en gång samt för en eller flera lyktor som är mer än 100 cm höga. Vi utfärdar dessa godkännanden.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår en ny avgift för godkännande av uppsläpp av svävande lyktor.

Avgiften föreslås till 6 500 kronor. Orsaken till den förändringen är att avgiften ska spegla vår resursåtgång så att full kostnadstäckning uppnås.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Godkännande av uppsläpp av svävande lyktor	0	6 500

6.9.7 Tillstånd att flyga i restriktionsområde

Vi är ansvariga för att fatta beslut om inrättande av restriktionsområden. Inrättandet av sådana områden sker med hänsyn till militär verksamhet eller om allmän ordning och säkerhet kräver det. Det är förbjudet att flyga i restriktionsområden, men vissa aktörer omfattas inte av förbudet, såsom Försvarsmakten. Restriktionsområden kan till exempel vara etablerade runt fängelser, kärnkraftverk och nationalparker. Om en pilot önskar att flyga i ett restriktionsområde, krävs det att Transportstyrelsen prövar en ansökan för att avgöra om syftet med flygningen motiverar ett godkännande.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att täcka våra kostnader i samband med ansökningsärenden om tillstånd att flyga i restriktionsområde föreslår vi en ny avgift. Vi föreslår en löpande avgift per timme med timtaxan 1 400 kronor. Skälet till det är att omfattningen varierar mellan ärenden.

	Avgift 2021	Förslag 2022
Ansökan om tillstånd att flyga i restriktionsområde	0	Löpande avgift 1 400

6.10 Luftfartsskydd

6.10.1 Grundavgift vid resor i samband med tillståndsprövning och godkännande av kända avsändare

Fraktagenter, kända avsändare och säkerhetsgodkända leverantörer som verkar vid flygplatser ska vara godkända. Vi genomför tillståndsprövningar och bedriver tillsyn. Tillståndsprövningen inkluderar besök hos de organisationer som söker tillstånd.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår nya avgifter för att finansiera resekostnaderna i samband med tillståndsprövningar. Avgiften föreslås till 5 000 kronor per tillståndsprövning i de fall ärendet kräver ett platsspecifikt besök enligt regelverket. Avgiften är tillkommande utöver avgiften för tillståndsprövningen. Vi föreslår också att avgiften för tillståndsprövning av kända avsändare görs om till en löpande avgift.

Grundavgift vid tillståndsprövning av följande kategorier i samband med platsspecifikt besök	Avgift 2021	Förslag 2022
Fraktagent	0	5 000
Kända avsändare	0	5 000
Säkerhetsgodkända leverantörer	0	5 000
Godkännande av kända avsändare	2 800	Löpande avgift 1 400

6.10.2 Tillstånd inom luftfartsskydd – godkännande av säkerhetsansvariga

Reglerna kräver att verksamhetsutövare ska ha en utpekad säkerhetsansvarig person. För att nomineras och godkännas krävs att säkerhetsansvarig med godkänt resultat har deltagit vid ett specifikt godkännandetillfälle. Vi anordnar dessa tillfällen. Det finns i dag 451 tillståndshavare inom luftfartsskydd som har en utpekad säkerhetsansvarig person och som har genomgått de godkännandetillfällen som Transportstyrelsen anordnat.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår en höjning av avgiften för godkännande av säkerhetsansvariga. Den föreslagna höjningen beror på att den nuvarande avgiften inte

motsvarar den planerade resursåtgången per ärende under de kommande åren. Vi föreslår att avgiften höjs från 8 400 kronor till 11 000 kronor.

Godkännande av säkerhetsansvarig	Avgift 2021	Förslag 2022
Godkännande av säkerhetsansvarig	8 400	11 000

6.10.3 Godkännande av säkerhetspersonal

För att arbeta med säkerhetskontroller av passagerare, personal och bagage vid flygplatser krävs godkännande som säkerhetspersonal. Vi utfärdar sådana godkännanden. Ett godkännande kräver kompletta ansökningshandlingar som visar att nödvändig utbildning och säkerhetsprövning har genomförts. Det finns i dag 5 113 personer som har ett godkännande av Transportstyrelsen och vi bedömer att antalet nya ansökningar är 900 per år.

Transportstyrelsens förslag till förändringar

Vi föreslår att avgiften för godkännande av säkerhetspersonal höjs från 420 till 500 kronor. Skälet till den föreslagna avgiftsförändringen är att vår kostnad per ärende bedöms bli högre.

Godkännande av säkerhetspersonal	Avgift 2021	Förslag 2022
Godkännande av säkerhetspersonal	420	500

6.10.4 Tillstånd inom luftfartsskydd för EDD-team bestående av förare och hund

EDD-team (med sprängämnessökande hund) som genomför säkerhetskontroll av frakt- och postförsändelser behöver vara säkerhetsgodkända. Vi är utpekade som behörig myndighet och utfärdar säkerhetsgodkännande.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att den nuvarande avgiften som tas ut enligt löpande timtaxa ersätts med en fast avgift som uppgår till 4 200 kronor. Avgiften ska täcka kostnaderna både för godkännande och avregistrering av EDD-team, men bara tas ut i samband med godkännande.

Fast avgift för godkännande och avregistrering av EDD-team	Avgift 2021	Avgift 2022
Avgift per godkännande	Löpande timtaxa 1 400	4 200

6.10.5 Tillsyn inom luftfartsskydd på flygplatser

Flygplatser som bedriver kommersiell trafik måste ha ett säkerhetsgodkännande. Vi utfärdar sådana godkännanden och utövar tillsyn över dem som är godkända.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Förändrade regelkrav gör att vi har ökat omfattningen av tillsynen. Nuvarande avgift motsvarar därför inte kostnaden för den tillsyn som utförs och vi föreslår en höjning av avgifterna. I syfte att skapa en stabilare avgiftskonstruktion föreslår vi också att passagerarvolymen beräknas på medelvärdet för de fem tidigare åren.

Flygplatser	Avgift 2021	Förslag 2022
Flygplatser över 10 milj. passagerare	600 000	720 000
Flygplatser över 2 milj. passagerare men under 10 milj.	490 000	588 000
Flygplatser under 2 milj. passagerare	135 000	162 000
Mindre flygplatser	58 000	69 600

6.10.6 Luftfartsskydd för flygtrafiktjänst

För att bedriva flygtrafiktjänster krävs nödvändiga tillstånd, vilket inkluderar delar inom området luftfartsskydd. Vi genomför tillståndsprövningar och bedriver tillsyn.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiften för luftfartsskydd gällande flygtrafiktjänst tas bort. I stället föreslår vi att denna verksamhet finansieras genom årsavgiften för flygtrafiktjänst (ATS). Denna beskrivs närmare i avsnitt 6.9.1.

Luftfartsskydd flygtrafiktjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
Per organisation	4 600	utgår
Tilläggsavgift per extra verksamhetsort	1 900	utgår

6.10.7 Tillsyn inom luftfartsskydd – känd avsändare, flygfrakt

Säkerhetsgodkända avsändare av flygfrakt som får lastas direkt ombord på ett luftfartyg måste ha ett säkerhetsgodkännande per godkänd anläggning. Vi utfärdar sådana tillstånd och utövar också tillsyn över kollektivet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Förändrade regelkrav gör att vi har ökat omfattningen och den tid som vi lägger ner på tillsynen. Nuvarande avgift motsvarar därmed inte kostnaden för den tillsyn som utförs. Därför föreslår vi en höjning av avgiften.

Säkerhetsgodkända avsändare av flygfrakt	Avgift 2021	Förslag 2022
Säkerhetsgodkända avsändare av flygfrakt	8 900	11 100

6.10.8 Tillsyn inom luftfartsskydd – säkerhetsgodkända leverantörer

Säkerhetsgodkända leverantörer av förnödenheter som får lastas direkt ombord på ett luftfartyg måste ha ett säkerhetsgodkännande. Vi utfärdar sådana tillstånd och utövar också tillsyn över kollektivet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I samband med en översyn av våra avgifter har vi kommit fram till att extra verksamhetsorter inte leder till en ökad resursåtgång för att bedriva tillsyn.

Vi föreslår därför en förändring där tilläggsavgiften per extra verksamhetsort tas bort. I stället föreslås hela avgiftsuttaget ske genom en ny avgift per anläggning.

Säkerhetsgodkända leverantörer	Avgift 2021	Förslag 2022
Säkerhetsgodkända leverantörer	49 900	Utgår
Tilläggsavgift per extra verksamhetsort	25 200	Utgår
Säkerhetsgodkänd leverantör, per anläggning	-	49 900

6.10.9 Tillsyn av instruktörer

För att verka som instruktör inom luftfartsskyddsområdet behövs ett godkännande från oss. Vi utövar också tillsyn över godkända instruktörer och har en årlig repetitionsutbildning för alla instruktörer som innehar godkännande. För att behålla sitt godkännande krävs att man deltar på det repetitionstillfälle som vi årligen anordnar. Det finns i dag 12 tillståndshavare som har ett godkännande av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens förslag till förändringar

Vi föreslår en höjning av avgiften för tillsyn av instruktörer. Orsaken är att den nuvarande avgiften inte är tillräcklig för att motsvara vår resursåtgång.

Instruktörer och validerare	Avgift 2021	Förslag 2022
Instruktörer	9 000	10 000

7 Förslag på förändringar inom sjöfart

Förslag i korthet

Inom sjöfartsområdet föreslår vi höjningar av flera avgifter. De avgifter vi föreslår att förändra är de årliga tillsynsavgifterna för fartyg, grundavgiften i samband med förrättningar, registerhållningsavgifter, utfärdande av sjöarbetscertifikat och säkerhetsbesättningsbeslut för fiskefartyg, lotsdispenser och andra personliga behörigheter samt avgifterna inom forsränning.

7.1 Fartyg

7.1.1 Höjda avgifter för årlig tillsynsavgift – fartyg som berörs av nationella föreskrifter

Verksamheten omfattar de fartygsgrupper som berörs av våra nationella föreskrifter. Fartygsägaren utför egenkontroll och ska årligen göra en självdeklaration i vårt system EKAN. Självdeklarationen fungerar som bevis på sjövärdighet. Totalt berörs 5 000 fartyg av regelverket, vilket innebär att de ska genomföra sin självdeklaration. Under 2020 gjorde cirka 3 000 fartyg sin självdeklaration i systemet.

Vi ansvarar också för tillsynen gällande MRV-förordningen. Den syftar till att främja minskningen av koldioxidutsläpp från stora fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 som trafikerar EU:s hamnar. Fartygsägare ska rapportera mängden koldioxid som släpps ut på resor till, från och mellan hamnar inom EU. Fartygsägarna är också skyldiga att lämna vissa andra uppgifter, till exempel uppgifter för att fastställa fartygens energieffektivitet.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Nuvarande avgifter har gällt sedan 2018 och innebar sänkningar från tidigare högre avgiftsnivåer. Utfallet av antalet objekt blev dock lägre än vad som bedömdes, samtidigt som våra interna effekter blev mindre än förväntat. Dessutom föreslår vi att tillsynsåtgärder enligt MRV-förordningen finansieras genom årsavgiften. Att finansiering sker genom den befintliga avgiften är naturligt, eftersom tillsynen enligt denna förordning blir en del av den ordinarie tillsynen. Vi anser det därför vara nödvändigt att nu justera avgifterna. För att ge berörda avgiftsbetalare möjlighet att möta de ökade kostnaderna föreslår vi att avgiftshöjningen fördelas över flera år.

I tabellen nedan specificeras de föreslagna avgiftsförändringarna.

Fartygstyp	Avgift 2021	Förslag 2022
Fritidsfartyg	2 500	3 000
Passagerarfartyg, fartområde A–C	22 000	26 000
Passagerarfartyg, fartområde D–E, längd upp till 15 m	6 000	7 000
Passagerarfartyg, fartområde D–E, längd 15–24 m	9 000	11 000
Passagerarfartyg, fartområde D–E, längd över 24 m	12 000	14 000
Övriga handelsfartyg 5–15 m med max 12 passagerare	5 000	6 000
Övriga handelsfartyg längd 5–15 m	2 500	3 000
Övriga handelsfartyg längd 15–24 m	7 000	8 500
Övriga handelsfartyg längd över 24 m	10 000	12 000

7.1.2 Höjda avgifter för årlig tillsynsavgift – fartyg som inte berörs av nationella föreskrifter

Verksamheten omfattar de fartygsgrupper som inte berörs av våra nationella föreskrifter. Vi utövar tillsyn över objekten inom kollektivet.

Som för fartyg som berörs av nationella föreskrifter ansvarar vi också för tillsynen av MRV-förordningen när det gäller fartyg som inte berörs av nationella föreskrifter. (Se 7.1.1.)

Transportstyrelsens förslag till förändring

Nuvarande avgifter har varit gällande sedan 2018 och innebar sänkningar från tidigare högre avgiftsnivåer. Efter en översyn av vårt avgiftsuttag har det framkommit att nuvarande nivåer inte motsvarar verksamhetens kostnader. Dessutom föreslår vi att tillsynsåtgärder enligt MRV-förordningen finansieras genom årsavgiften. Att finansiering sker genom den befintliga avgiften är naturligt, eftersom tillsynen enligt förordningen blir en del av den ordinarie tillsynen. I syfte att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi därför att avgifterna höjs. För att ge berörda avgiftsbetalare möjlighet att anamma de ökade kostnaderna föreslås det att avgiftshöjningen fördelas över flera år.

Tabellen nedan specificerar de föreslagna avgiftsförändringarna.

Fartygstyp		Avgift 2021	Förslag 2022
Lastfartyg under 500 brutto	Ingen delegering	23 000	27 000
	Delvis delegerad tillsyn	17 000	20 000
	Fullständigt delegerad tillsyn	11 000	13 000
Lastfartyg över 499 brutto men under 5 000 brutto	Ingen delegering	75 000	90 000
	Delvis delegerad tillsyn	50 000	60 000
	Fullständigt delegerad tillsyn	17 000	20 000
Lastfartyg över 4 999 brutto	Ingen delegering	75 000	90 000

	Delvis delegerad tillsyn	50 000	60 000
	Fullständigt delegerad tillsyn	17 000	36 000
Passagerarfartyg under 500 brutto i internationell trafik och EU-passfartyg i fartområde A	Ingen delegering	37 000	44 000
	Delvis delegerad tillsyn	26 000	31 000
	Fullständigt delegerad tillsyn	13 000	15 000
Passagerarfartyg över 499 brutto i internationell trafik	Ingen delegering	120 000	144 000
	Delvis delegerad tillsyn	60 000	72 000
	Fullständigt delegerad tillsyn	30 000	36 000
EU-passfartyg, fartområde B–D	Ingen delegering	27 000	32 000
	Delvis delegerad tillsyn	–	–
	Fullständigt delegerad tillsyn	8 000	9 000
EU-fiskefartyg	Ingen delegering	25 000	30 000
	Delvis delegerad tillsyn	–	–
	Fullständigt delegerad tillsyn	7 000	8 000
Pråmar	Ingen delegering	12 000	14 000
	Delvis delegerad tillsyn	–	–
	Fullständigt delegerad tillsyn	6000	7 000

7.1.3 Höjd grundavgift inom flera områden

I de fall där vi tillämpar rörlig avgift enligt löpande timtaxa kombineras den ofta med en fast grundavgift. Den rörliga avgiften tas bara ut för tillsynens faktiska tid. För att finansiera resor och administration som medföljer tillsynsarbetet används en fast grundavgift.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Grundavgiften har tidigare uppgått till 12 000 kronor, för att därefter helt ha tagits bort. Vi har dock inte kunnat uppnå full kostnadstäckning utan grundavgiften, bland annat eftersom vi till exempel inte tar betalt för restid enligt den löpande timtaxan. Grundavgiften varierar för olika förrättningar, och specificeras i tabellen nedan.

Produkt/tjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
Rederier		
Grundavgift – rederier med fartyg som omfattas av nationella föreskrifter (TSFS 2017:26)	2 800	5 000
Grundavgift – rederier med fartyg som inte omfattas av nationella föreskrifter	2 800	8 000

Fartyg		
Nybyggen/ombyggen/inflaggning för fartyg som omfattas av nationella föreskrifter (TSFS 2017:26)	2 800	5 000
Nybyggen/ombyggen/inflaggning för fartyg som inte omfattas av nationella föreskrifter (TSFS 2017:26)	2 800	8 000
Grundavgift – övriga	2 800	3 500

7.1.4 Ändrade avgifter för registerhållning av fartyg

Vi ansvarar för det svenska fartygsregistret som är inrättat för registrering av skepp, skeppsbyggen och båtar. Som huvudregel finns registreringsplikt som omfattar de fartyg som är ägda till mer än hälften av en svensk medborgare eller juridisk person. Att ägaren ska registrera sitt fartyg är ett krav som gäller för samtliga skepp samt alla båtar som är 15 meter eller längre och båtar som används yrkesmässigt till vissa uppgifter. Utöver detta finns det även registreringsrätt. Skeppsbyggen som byggs i Sverige är frivilliga att registrera. Ärenden gällande skepp och skeppsbyggen medför så kallad inskrivning av rättigheter, vilket gör att sakrättsligt skydd uppstår och därmed förbättrat skydd mot anspråk från andra (tredje man) och egendomen kan belånas genom att panträtt upplåts med hjälp av inteckningsförfarande.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I syfte att skapa ett relevant avgiftsuttag som speglar våra kostnader för olika ärendetyper och som är anpassat till gällande regler föreslås ett antal avgiftsförändringar.

Vi föreslår att det införs en registerhållningsavgift för skeppsbyggen som registreras. Det finns sedan tidigare registerhållningsavgift för skepp och båtar, och eftersom skeppsbyggen ger upphov till samma kostnader (till exempel drift och underhåll av it-stöd) bör de också beläggas med motsvarande avgift. Detsamma gäller för anteckning av statsbåtsnamn och statsskeppsnamn, som också föreslås få en ny avgift.

Vi föreslår en sänkning av avgiften för att utföra ändringar i fartygsregistret gällande identifieringsuppgifter.

Eftersom det inte längre är möjligt att ansöka om inskrivning av förbehåll om skeppsnamn eller att avföra befintligt förbehåll om skeppsnamn, tas den avgiften bort.

Vi föreslår vidare att det införs en ny avgift för beslut av ansökningar gällande registreringsåtgärder för båtar i de fall ansökan inte beviljas. Beslut av detta slag förekommer relativt ofta och därför bedömer vi att en specifik

avgift är nödvändig. Avgiften föreslås gälla ansökningar som inkommer från och med den 1 januari 2022. Avgiften avser även avtal om båtbyggnadsförskott som inte registreras.

Nya avgifter föreslås också för att anteckna statsbåtsnamn och statsskeppsnamn. Avgiften är beräknad så att den inkluderar ett framtida avförande från registret. Orsaken till de nya avgifterna är att Transportstyrelsen behöver täcka de kostnader som uppstår för handläggningen.

För beslut om att ett fartyg ska få föra svensk flagg föreslår vi införandet av nya avgifter. Förslaget innebär att avgifterna differentieras beroende på om ansökan beviljas eller inte samt beroende på om sökanden är en juridisk person. Differentieringen används för att avgifterna ska spegla vår resursåtgång. Syftet med avgifterna är att täcka kostnaderna för denna typ av ärenden.

I tabellen nedan anges vilka avgiftsförändringar som föreslås med specifika avgiftsnivåer.

Produkt/tjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
Registreringsåtgärder avseende båtar – För annat beslut än bifall för åtgärd, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut i ärende som inkommit från och med den 1 januari 2022	0	3 000
Anteckning av, inkl. framtida avförande av statsbåtsnamn	0	7 000
Anteckning om statsskeppsnamn	0	4 000
Avförande av statsskeppsnamn	0	3 000
Ändringar i fartygsregistret gällande identifieringsuppgifter.	6 000	3 500
Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, inkl. avförande av förbehåll om skeppsnamn	6 000	Utgår
För annat beslut än bifall för åtgärd som avser båtbyggnadsförskott, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut	0	3 000
För varje skeppsbygge som registrerats i fartygsregistret efter den 1 januari 2022 ska en registerhållningsavgift per år tas ut.	0	600
För varje anteckning om statsskeppsnamn som registrerats i fartygsregistret ska en registerhållningsavgift tas ut.	0	600
För varje anteckning om statsbåtsnamn som registrerats i fartygsregistret ska en registerhållningsavgift tas ut.	0	600

Produkt/tjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
För bifall, efter ansökan om att visst fartyg ska få föra svensk flagg, ska en avgift tas ut om den sökande är en juridisk person.	0	12 000
För bifall, efter ansökan om att visst fartyg ska få föra svensk flagg, ska en avgift tas ut om den sökande är annan än juridisk person.	0	6 000
För annat beslut än bifall, efter ansökan om att visst fartyg ska få föra svensk flagg, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut, ska en avgift tas ut om den sökande är en juridisk person.	0	6 000
För annat beslut än bifall, efter ansökan om att visst fartyg ska få föra svensk flagg, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut, ska en avgift tas ut om den sökande är annan än juridisk person.	0	3 000

För övriga ärenden i registret som finns sedan tidigare föreslås ändringar enligt nedan. Ändringarna är en följd av de kostnadsökningar som uppkommer av kontroller om huruvida fartyg finns eftersökta i Schengens informationssystem (SIS), vilket behöver ske i alla typer av ärenden oavsett fartygens storlek. Eftersökningar i SIS syftar bland annat till att understödja informationsutbyte avseende eftersökta personer och föremål mellan Schengenstaternas brottbekämpande myndigheter.

Registreringsåtgärd m.m.	Avgift 2021	Förslag 2022
Registrering av båt, inkl. samtidig förvärvsanteckning och framtida avregistrering	10 500	12 500
Anteckning av förvärv av båt	4 000	5 000
Partrederiärende	6 000	7 000
Andra beslut än registreringsåtgärder		
För annat beslut än bifall för åtgärd, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut	0	3 000
Registrering av skepp, inkl. samtidig förvärvsinskrivning och nationalitetscertifikat	28 000	33 500
Registrering av skeppsbygge, inkl. samtidig förvärvsinskrivning	22 000	26 500
Inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge eller andel däri	8 500	10 000
Övriga nedanstående registreringsåtgärder		
Överföring av skeppsbygge till fartygsregistrets skeppsdel och utfärdande av nationalitetscertifikat	6 000	7 000

Avregistrering av skepp eller skeppsbygge	6 000	7 000
Inteckning, inkl. dödning av inteckning	6 000	7 000
Utbyte av pantbrev per skepp eller skeppsbygge	6 000	7 000
Nedsättning eller sammanföring av inteckning per skepp eller skeppsbygge	6 000	7 000
Anteckning om innehav av pantbrev, inkl. avförande av anteckning om innehav av pantbrev	6 000	7 000
Åtgärd i annat fall i registerärende	6 000	7 000
Partrederiärende	6 000	7 000
För annat beslut än bifall och uppskov för registreringsåtgärd, bland annat innefattande avslags- och avskrivningsbeslut	6 000	7 000

Bevis om registreringsåtgärd	Avgift 2021	Förslag 2022
Tillfällig nationalitetshandling, nationalitetscertifikat i dubblett, nationalitetsbevis i original eller dubblett	2 800	3 500
Avregistreringsintyg för ett visst fartyg eller skeppsbygge	2 800	3 500
Bevis om att ett visst fartyg eller skeppsbygge inte finns upptaget i fartygsregistret	2 800	3 500
Registerutdrag	1 500	1 500

7.1.5 Fiskefartyg

Sverige har införlivat rådets direktiv (EU) 2017/159. Syftet med direktivet är att säkerställa att fiskare har anständiga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fiskefartyg, med avseende på minimikrav för arbete ombord, tjänstgöringsförhållanden, bostäder och livsmedel, arbetsmiljö och hälsoskydd samt sjukvård och social trygghet. Direktivet berör fartyg med anställda fiskare ombord, där man är ute till sjöss i mer än 3 dygn och

- fartyget har en längd om minst 24 meter, eller
- framförs mer än 200 sjömil från den svenska kusten.

Dessutom ska fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer ha ett sjösäkerhetsbesättningsbeslut. Vi utfärdar både sjöarbetscertifikat och säkerhetsbesättningsbeslut för fiskefartyg.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att täcka våra kostnader inom verksamheten med att utfärda sjöarbetscertifikat och säkerhetsbesättningsbeslut för fiskefartyg föreslår vi en ny avgift för respektive ärendetyp. För sjöarbetscertifikat föreslår vi en fast grundavgift på 3 500 kronor. Den kompletteras med en rörlig avgift om 1 400 kronor per timme.

Produkt/tjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
Utfärdande av sjöarbetscertifikat för fiskefartyg Grundavgift	0	3 500
Utfärdande av sjöarbetscertifikat för fiskefartyg	0	1 400 kr per timme
Utfärdande av säkerhetsbesättningsbeslut	0	5 000

7.2 Personliga tillstånd

7.2.1 Ändrade avgifter för lotsdispens

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. Vi prövar och utfärdar lotsdispenser.

Ett nytt regelverk för lotsplikten beräknas träda ikraft den 1 januari 2022.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Antalet utfärdade lotsdispenser varierar från år till år i en cykel om tre år. En översyn av avgifterna har påvisat att intäkterna under år med många dispenser inte kompenserar för åren med lägre volymer. Vi uppnår inte full kostnadstäckning och föreslår därför att avgifterna höjs.

Vi föreslår även att avgiftskonstruktionen förändras. Syftet är att förtydliga vilka kostnader som uppkommer med anledning av vår handläggning och vilka kostnader som avser de praktiska och teoretiska prov som genomförs av Sjöfartsverket. I tabellerna nedan visas det nya avgiftsuttaget i jämförelse med nuvarande avgifter.

Lotsledens längd i nautisk mil (1 852 meter)	Avgift (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

(nuvarande avgifter)

Lotsledens längd i nautisk mil (1 852 meter)	Avgift (kr)		
	Grund- avgift	Praktiskt prov	Teoretiskt prov
0–10	12 000	9 000	2 500
11–20	12 000	18 000	6 000

21–40	12 000	24 000	12 500
41 och längre	12 000	31 500	20 500

(föreslagna avgifter)

Även för förnyelse av lotsdispens föreslås en ändring enligt nedan:

Produkt/tjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
Förnyelse av lotsdispens	4 500	5 000
Förnyelse och komplettering av lotsdispens	4 500	5 000
Ändring eller komplettering av lotsdispens	4 500	5 000
För prövning av en ansökan om omvandling av generell lotsdispens till en eller flera lotsdispenser	4 500	5 000

Under förutsättning att vi får nödvändigt bemyndigande föreslår vi även nya avgifter för ett antal typer av ansökningar. Förslaget är att en rörlig avgift enligt löpande timtaxa används för dessa.

Produkt/tjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
Ansökan om undantag från kravet på informationsresa	0	1 400 kr per timme
Ansökan om tillstånd för ett rederi att utföra intern prövning för lotsdispens	0	1 400 kr per timme
Ansökan om personligt tillstånd för en intern provledare	0	1 400 kr per timme
Ansökan om undantag från begränsning eller medgivande i lotsdispens	0	1 400 kr per timme

7.2.2 Ändring av avgift för prövning av en ansökan om behörighetsbevis och certifikat

För att mönstra på ett fartyg krävs att man har ett behörighetsbevis. Den som innehar en giltig behörighet har rätt att mönstra i en viss befattning på ett fartyg, till exempel som lättmatros, styrman eller fartygsingenjör. Beroende på fartygstyp, fartygets last och vilken livräddningsbehörighet som finns ombord ställs dessutom krav på specialbehörigheter och/eller certifikat. Det är inte ovanligt att vissa besättningsmän behöver ha 2–4 olika personliga tillstånd för att vara behöriga. Vi utfärdar de personliga tillstånden i form av behörigheter och certifikat. Merparten är tidsbegränsade till 5 år och ska därefter förnyas, men vissa certifikat är giltiga tills vidare utan krav på förnyelse.

Avgifterna har under de senaste 10 åren kunnat sänkas flera gånger till följd av en ökad automatiseringsgrad i hanteringen av tillståndsärenden. Det har

kunnat ske med hjälp av bättre utvecklade e-tjänster som lett till kortare handläggningstider och en enklare hantering. Det har också medfört lägre kostnader. Dock har kostnaden för driften och förvaltningen av it-lösningen ökat, vilket gett upphov till ett behov att öka avgifterna.

Transportstyrelsens förslag till förändring

En översyn av våra avgifter påvisar dock att nuvarande avgiftsnivå inte är tillräcklig för att vi ska uppnå full kostnadstäckning, bland annat till följd av ökade it-kostnader. Därför föreslår vi en höjning av befintliga avgifter. Förslaget specificeras i tabellen nedan.

Produkt/tjänst	Avgift 2021	Förslag 2022
Ny behörighet eller specialbehörighet	600	800
Förnyelse av behörighet eller specialbehörighet eller utskrift utan ändring av uppgifter	600	800
Certifikat för viss tjänstgöring	600	800
Förnyelse av certifikat eller utskrift utan ändring av uppgifter	600	800
För prövning av en ansökan om erkännande av utländsk behörighet	1 000	1 200
För prövning av ansökan om preliminär bedömning av sjötid	600	800
För prövning av en ansökan om beslut om komplettering av utbildning för förnyad behörighet	600	800

7.3 Övriga avgifter

7.3.1 Ändring av avgift för forsränning

Forsränning är en liten, säsongsberoende verksamhet med utövare som är verksamma från Gävle till Kiruna. Det finns i dagsläget cirka 20 godkända forsränningsföretag, 10 godkända guideutbildare och cirka 200 aktiva forsränningssguider som bedriver kommersiell verksamhet för allmänheten. Vi godkänner utbildningsorganisationer och utfärdar licenser för forsrännare, guider och säkerhetschefer

Transportstyrelsens förslag till förändring

Efter genomförd översyn av våra avgifter framgår det att nuvarande avgifter inte täcker våra kostnader. Vi behöver därför öka avgiftsuttaget. Den timtaxa som i dag används tas bara ut för handläggning och besiktning men inte för exempelvis resor och boende. De flesta tillsynsförrättningarna är förknippade med en förhållandevis stor del restid, så den löpande taxan räcker inte för att täcka våra kostnader. Vi föreslår därför att en grundavgift uppgående till 3 500 kronor införs. Vi föreslår också att de fasta avgifterna

för vår dokumentationskontroll höjs. Dessa ligger till grund för utfärdande av licenser till branschens guider, säkerhetschefer och utbildare.

Produkt/tjänst	Avgift 2020	Förslag 2021
Grundavgift vid tillsyn	0	3 500
För prövning av en ansökan om godkännande av kursverksamhet inom forsränning	1 400	1 500
För prövning av en ansökan om godkännande av licens för forsrännare, guide eller säkerhetschef	700	1 500

8 Förslag på förändringar inom vägtrafik

Förslag i korthet

Inom vägtrafikområdet föreslår vi främst höjningar.

Vi föreslår höjningar för avgifter inom yrkestrafik, tillsyn av taxiförarlegitimation, tillsyn av redovisningscentraler, tillsyn av återföring av bensinångor, undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel, typgodkännande, förarutbildning och förarprovning, gemenskapstillstånd, förare från tredje land, trafiktillstånd inom och utom EES, färddeklaration, biluthyrning, taxiverksamhet, registerhållning av fordon och godkännande som trafiksäkerhetsgranskare.

Vi föreslår sänkningar för avgifter inom tillsyn enligt lagen om säkerhet i tunnlar och för registreringsskyltar.

8.1 Tillsyn och kontroll

8.1.1 Tillsyn enligt lagen om säkerhet i tunnlar

Enligt lag ska det finnas en tunnelmyndighet som godkänner och utövar tillsyn över tunnlar som är längre än 500 meter. Transportstyrelsen är utsedd som tunnelmyndighet i Sverige.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att den nuvarande avgiften tas bort. Antalet ärenden är relativt begränsat och vi har under de senaste åren ackumulerat ett överskott som nu kan återföras genom borttagandet av avgiften.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillsyn enligt lagen om säkerhet i tunnlar	1 400 kr/timme	0

8.1.2 Tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen

Vi utövar tillsyn över företag som har trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen. Tillstånden innehas av buss-, gods- och taxiföretag.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Den nuvarande avgiften innebär att avgiftsuttaget inte motsvarar kostnaderna inom området. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi därför att den årliga tillsynsavgiften höjs från 1 500 kronor till 1 650 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen	1 500	1 650

8.1.3 Tillsyn av taxiförarlegitimation

Taxitrafik är yrkesmässig trafik där fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande. För att köra taxi krävs taxiförarlegitimation och innehavare av legitimationen behöver kontinuerligt visa sin lämplighet utifrån laglydnad och medicinska förhållanden. Just finns det 78 327 innehavare av taxiförarlegitimationer.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Enligt taxitrafikförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt taxitrafiklagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vi har hittills inte använt bemyndigandet, vilket innebär att innehavare av taxiförarlegitimation inte betalar någon avgift för tillsynen. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi en årsavgift på 175 kronor per innehavare.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillsyn av taxiförarlegitimation	0	175

8.1.4 Tillsyn av redovisningscentraler

Redovisningscentraler används för att samla in uppgifter från taxibilar. Därefter rapporteras uppgifterna till Skatteverket. Vi utfärdar tillstånd och utövar tillsyn över de redovisningscentraler som har tillstånd och används för taxitrafik.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiften för tillsyn av redovisningscentraler höjs på grund av högre kostnader och lägre volymer än vad som tidigare uppskattats. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi att avgiften höjs från 5 000 kronor till 8 000 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillsyn av redovisningscentraler	5 000	8 000

8.1.5 Avgifter för tillsyn av återföring av bensinångor

För att begränsa utsläppen av flyktiga organiska ämnen vid tankning av motorfordon ska bensinstationer vara utrustade med system för återföring av bensinångor. Ångorna förs då tillbaka till bensinstationens cistern och när cisternen fylls på med bensin tas ångorna omhand av tankbilen. Därefter omvandlas ångorna återigen till bensin. Transportstyrelsen utövar tillsyn av krav på återföring av bensinångor.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I syfte att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi att en fast årsavgift införs uppgående till 1 300 kronor utöver den löpande timtaxan.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Årsavgift tillsyn av återföring av bensinångor	0	1 300

8.1.6 Undantag från krav för fordon

För att få ett fordon registrerat för användning trots att det inte uppfyller gällande krav, eller om det inte kan visas att fordonet uppfyller gällande krav, finns möjligheten att ansöka om undantag. Vi prövar om det finns skäl att göra undantag från vissa av kraven, och får i det enskilda fallet ge dispens från vissa krav om det finns särskilda skäl.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att finansiera verksamheten behöver myndigheten ta ut avgifter. Vi föreslår därför en dispensavgift som uppgår till 3 000 kronor för undantaget kravområde enligt nedan tabell. Avgiften tas ut per undantag om flera dispenser söks vid samma tillfälle, eller om en och samma dispens berör fler kravområden i listan nedan.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Undantag från krav på fordon i fordonsförordningen (2009:211) och föreskrifter meddelade med stöd av den	0	3 000
Undantag från krav på motorfordons avgasrening	0	3 000
Undantag från krav på elektromagnetisk kompatibilitet för fordon och komponenter	0	3 000

8.2 Tillståndsprövningar och andra provningar

8.2.1 Undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel

En bränslesäljare ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. Kravet träder i kraft i samband med nytt kalenderår, om man vid samma försäljningsställe sålt mer än 1 500 kubikmeter motorbensin två år tidigare. Transportstyrelsen får i det enskilda fallet ge dispens från skyldigheten om det finns särskilda skäl.

Transportstyrelsens förslag till förändring

En översyn av avgiftsuttaget har påvisat att full kostnadstäckning inte uppnås med nuvarande avgifter. Vi föreslår därför att avgiften höjs till 7 500 kronor per ansökan.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Undantag från krav att tillhandahålla förnybara drivmedel	1 000	7 500

8.2.2 Avgifter inom typgodkännande

Ett typgodkännande är ett tillstånd som är nödvändigt för en tillverkare för att få sätta produkter inom fordonsområdet på marknaden. Det är således ett godkännande för en typ som ligger till grund för tillverkning av flera fordon och komponenter. Sverige är ett av länderna i Europa där detta är möjligt. De tillverkare som innehar ett godkännande i Sverige kan inte flytta dessa godkännanden till annan typgodkännandemyndighet i Europa.

En annan godkännandeform är enskilt EU-godkännande. Det är en godkännandeform som endast avser ett enskilt fordon. Vi handlägger och utfärdar typgodkännande och EU-godkännande. De som kan ansöka är fordonsägaren, tillverkaren, tillverkarombudet eller importören. Vi utser även tekniska tjänster som innebär möjlighet att utföra provningar åt tillverkare för att kontrollera om produkten uppfyller gällande krav.

Transportstyrelsens förslag till förändring

En översyn av våra avgifter har påvisat att nuvarande avgiftsuttag inte är tillräckligt för att uppnå full kostnadstäckning. För att uppnå kostnadstäckning föreslår vi därför att en startavgift införs som uppgår till 4 900 kronor per ärende. Den föreslås gälla för typgodkännande såväl som för att utse teknisk tjänst. Förslaget innebär vidare att startavgiften tas ut i kombination med en löpande timtaxa.

Utöver detta föreslår vi en årsavgift om 15 000 kronor för tekniska tjänster som är utsedda av oss utöver den löpande timtaxan.

För att täcka våra kostnader för hanteringen av ansökningar om ett enskilt EU-godkännande, samt för övervakning av teknisk tjänst, föreslås en avgift om 1 400 kronor per timme.

Produkt/tjänst	Avgift 2020	Förslag 2021
Ansökningsavgift för ansökan om typgodkännande för fordon och färdskrivare samt att utse teknisk tjänst	0	4 900
Årsavgift teknisk tjänst	0	15 000
Ansökan om enskilt EU-godkännande	0	1 400 kr/timme
Övervakning av tekniska tjänster	0	1 400 kr/timme

8.2.3 Tillståndsprövning och tillsyn – förarutbildning och förarprövning

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

Kollektivet inom förarutbildning är inte homogent. Det finns stora skillnader mellan tillståndshavare vad gäller antalet utbildare och tillstånd. Tillståndshavare är bland annat trafikskolor, kommuner och studieförbund.

I syfte att säkerställa en god utbildningsnivå enligt gällande regler utövar vi tillsyn över förarutbildning och dem som anordnar kunskapsprov för förarbevis.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Efter en översyn av vårt avgiftsuttag konstateras att avgifterna inte leder till full kostnadstäckning. Därför föreslår vi en höjning.

Inom utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens tas det i dag endast ut en tillsynsavgift för att bedriva utbildning för persontransporter och en för utbildning för godstransporter. Vi gör inte någon skillnad på grundutbildning och fortbildning. I syfte att öka vårt avgiftsuttag – men också för att skapa en enhetlighet – föreslår vi att en avgift tas ut för varje tillståndstyp inom yrkesförarkompetens.

De föreslagna avgiftshöjningarna specificeras i tabellerna nedan.

Avgift	Avgift 2020	Förslag 2021
Tillstånd att driva trafikskola	5 200	6 000

Tillstånd att bedriva introduktionsutbildning	5 200	6 000
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet A1, A2 och A del 1	5 200	6 000
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet A1, A2 och A del 2	9 500	12 000
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet B del 1	5 200	6 000
Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet B del 2	9 500	12 000
Tillstånd att bedriva utbildning av förare för behörighet AM	5 200	6 000
Tillstånd att bedriva utbildning till förare av moped klass II	5 200	6 000
Tillstånd att bedriva utbildning till förare av snöskoter	5 200	6 000
Tillstånd att bedriva utbildning till förare av terränghjuling	5 200	6 000
Godkännande som trafikskolechef	2 500	3 000
Godkännande som utbildningsledare	2 500	3 000
Godkännande som trafiklärare	2 500	3 000
Förordnande av förarprövare	2 000	3 000
Anordnande av kunskapsprov för moped klass II	4 000	6 000
Anordnande av kunskapsprov för snöskoter	4 000	6 000
Anordnande av kunskapsprov för terränghjuling	4 000	6 000
Anordnande av särskild utbildning för utbildning av förare för motorcykel, tung lastbil eller buss	2 000	2 500
Anordnande av särskild utbildning för lärare som ska utbilda för riskutbildning behörighet A eller B	2 000	2 500
Tillstånd av bedriva grundutbildning för yrkesförarkompetens avseende godstransporter	9 500	12 000
Tillstånd att bedriva fortbildning för yrkesförarkompetens avseende godstransporter	9 500	12 000
Tillstånd av bedriva grundutbildning för yrkesförarkompetens avseende persontransporter	9 500	12 000
Tillstånd att bedriva fortbildning för yrkesförarkompetens avseende persontransporter	9 500	12 000
Undantag från föreskrifter om förarutbildning och förarprövning	1 500	3 000

Grundavgift för typ av behörigheter eller tillstånd	Avgift 2020	Förslag 2021
Trafikskolor, behörighet A1, A2, A	2 000	2 200
Trafikskolor, behörighet B, BE	2 000	2 200
Trafikskolor, behörighet C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE	2 000	2 200
Moped klass I, behörighet AM	2 000	2 200
Riskutbildning, behörighet A del 1	2 000	2 200

Riskutbildning, behörighet A del 2	2 000	2 200
Riskutbildning, behörighet B del 1	2 000	2 200
Riskutbildning, behörighet B del 2	2 000	2 200
Förarbevis moped klass II	2 000	2 200
Förarbevis snöskoter	2 000	2 200
Förarbevis terränghjuling	2 000	2 200
Introduktionsutbildning	2 000	2 200
Yrkesförarkompetens grundutbildning godstransporter	2 000	2 200
Yrkesförarkompetens fortbildning godstransporter		2 200
Yrkesförarkompetens grundutbildning persontransporter	2 000	2 200
Yrkesförarkompetens fortbildning persontransporter		2 200

Grundavgift för typ av kunskapsprov	Avgift 2020	Förslag 2021
Förarbevis moped klass II	2 000	2 200
Förarbevis snöskoter	2 000	2 200
Förarbevis terränghjuling	2 000	2 200

Tilläggsavgift för utbildare eller provförrättare	Avgift 2020	Förslag 2021
Tilläggsavgift per utbildare/provförrättare i spannet 1–24	800	1 200
Tilläggsavgift per utbildare/provförrättare i spannet 25–49	600	900
Tilläggsavgift per utbildare/provförrättare i spannet 50–	400	600

8.2.4 Tillstånd för yrkesmässig trafik och gemenskapstillstånd

För att bedriva yrkestrafik för gods, buss och taxi krävs tillstånd från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens förslag till förändring

En översyn av avgifterna visar att de inte motsvarar kostnaderna för ärendehandläggningen. Eftersom full kostnadstäckning inte uppnås, föreslår vi en avgiftshöjning från 5 700 kronor till 9 100 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillstånd för yrkesmässig trafik	5 700	9 100

8.2.5 Gemenskapstillstånd

Om ett företag ska bedriva yrkestrafik för gods eller passagerare inom EU, krävs ett gemenskapstillstånd. Tillståndet behöver förnyas vart tionde år. Vi utfärdar gemenskapstillstånd efter prövad ansökan.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Den nuvarande avgiften för gemenskapstillstånd täcker inte kostnaderna. Det beror både på högre kostnader och avsevärt lägre volymer än vad som tidigare beräknats. För att avgiftsuttaget ska motsvara kostnaderna föreslår vi därför att avgiften för gemenskapstillstånd höjs från 1 000 kronor till 1 600 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Gemenskapstillstånd	1 000	1 600

8.2.6 Tillstånd för linjetrafik inom EES

Tillstånd för linjetrafik inom EES är nödvändigt för att bedriva bussföretag med linjetrafik inom EES. Vi utfärdar dessa tillstånd, som förnyas vart femte år.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår en höjning av avgiften för tillståndet från 5 700 kronor till 6 100 kronor. Anledningen till den föreslagna höjningen är att avgifterna ska uppnå balans med våra kostnader inom området.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillstånd för linjetrafik inom EES	5 700	6 100

8.2.7 Tillstånd för linjetrafik utanför EES

Bussföretag som vill bedriva linjetrafik mellan EU/EES-land och tredjeland behöver ha ett särskilt tillstånd. Tillstånd krävs varje gång ett bolag vill köra en linjetrafik mellan EU/EES land och tredjeland. Vi prövar sådana ansökningar och utfärdar tillstånd.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Den nuvarande avgiftsnivån innebär att vi inte uppnår full kostnadstäckning för vår verksamhet inom området. Vi föreslår därför att avgiften höjs från 8 000 kronor till 12 000 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillstånd för linjetrafik utanför EES	8 000	12 000

8.2.8 Förartillstånd för förare från tredjeland

Förartillstånd för förare från tredjeland krävs för gods företag som bedriver internationell yrkestrafik inom EU. Tillstånden förnyas vart femte år. Vi är ansvariga för att pröva och utfärda sådana tillstånd.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiften för förartillstånd för förare från tredjeland höjs från 1 400 kronor till 4 500 kronor. Skälet är att avgiftsuttaget med nuvarande avgiftsnivå inte uppnår full kostnadstäckning. Det beror dels på kostnadsökningar, dels på lägre volymer än vad som tidigare beräknats.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Förartillstånd för förare från tredjeland	1 400	4 500

8.2.9 Transporttillstånd för godstrafik utanför EU/ESS

Transporttillstånd för godstrafik utanför EU/ESS behövs för gods företag som vill bedriva godstrafik mellan EU-/EES-land och tredjeland. Tillstånd krävs varje gång ett bolag vill köra godstrafik mellan EU-/EES-land och tredjeland. Vi utfärdar tillstånden.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att avgifterna ska motsvara kostnaderna behöver avgiftsuttaget öka. Vi föreslår därför att avgiften höjs från 1 400 kronor till 1 500 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Transporttillstånd för godstrafik utanför EU/ESS	1 400	1 500

8.2.10 Utfärdande av färddeklaration som kontrolldokument

Färddeklarationer används som kontrolldokument av bussföretag som vill bedriva tillfällig internationell trafik. Vi utfärdar färddeklarationer till företag som ansöker om sådana.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Avgifterna för färddeklaration som kontrolldokument behöver höjas för att balansera vårt avgiftsuttag mot kostnaderna. Vi föreslår därför att avgifterna höjs enligt nedan:

- kontrolldokument (1–5 stycken) från 1 000 kronor till 2 400 kronor
- kontrolldokument (6–10 stycken) från 1 800 kronor till 3 600 kronor
- kontrolldokument (11–) från 2 600 kronor till 4 800 kronor.

8.2.11 Tillstånd för biluthyrning

För att få bedriva biluthyrning krävs det tillstånd. Vi genomför prövningen och utfärdar tillstånd.

Transportstyrelsens förslag till förändring

På grund av högre kostnader och lägre volymer än vad som tidigare beräknats uppnår vi inte full kostnadstäckning inom området. För att avgifterna ska motsvara kostnaderna är det nödvändigt att höja avgiften. Vi föreslår därför en höjning från 1 700 kronor till 2 700 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Tillstånd för biluthyrning	1 700	2 700

8.2.12 Taxiförarlegitimation

För att köra taxi krävs taxiförarlegitimation och vi utfärdar dessa efter inkommen ansökan.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Nuvarande avgift motsvarar inte våra kostnader, vilket innebär att full kostnadstäckning inte uppnås. Kostnaderna har ökat mer än beräknat, bland annat till följd av ökade it-kostnader för utveckling av e-tjänster och system för automatiserad ärendehandläggning. För att uppnå full kostnadstäckning föreslår vi därför en höjning av avgiften, från 1 200 kronor till 2 800 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Taxiförarlegitimation	1 200	2 800

8.2.13 Förhandsbesked om taxiförarlegitimation

Förhandsbesked innebär en prövning av om en blivande taxiförare har möjlighet att få taxiförarlegitimation. Begränsande faktorer kan vara

personliga eller medicinska förhållanden. Vi genomför sådana provningar om förhandsbesked.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vårt avgiftsuttag för förhandsbesked täcker inte våra kostnader för dessa ärenden. Kostnaderna har ökat mer än beräknat, bland annat beroende på högre it-kostnader. Vi föreslår därför en höjning från 800 kronor till 1 500 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Förhandsbesked om taxiförarlegitimation	800	1 500

8.2.14 Undantag från föreskrifter om taxiförarlegitimation

För att få taxiförarlegitimation finns krav på att den sökande ska vara minst 20 år och ha haft ett aktuellt körkortstillstånd obrutet i två år. Enskilda personer kan dock under vissa förutsättningar medges undantag från kraven. Vi prövar sådana ärenden och utfärdar undantag om förutsättningarna uppfylls.

Transportstyrelsens förslag till förändring

I samband med en översyn av våra avgifter har det framkommit att denna avgift inte når upp till en nivå som motsvarar våra kostnader. Vi föreslår därför en höjning av avgiften från 1 200 kronor till 1 500 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Undantag från föreskrifter om taxiförarlegitimation	1 200	1 500

8.2.15 Undantag från föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Det är möjligt för tillståndshavare eller trafikansvarig i ett gods-, buss- eller taxiföretag att söka undantag från att avlägga yrkeskunnandeprov. Vi prövar ansökningar om sådant undantag.

Transportstyrelsens förslag till förändring

En översyn av våra avgifter har tydliggjort att avgifterna inte motsvarar kostnaderna för denna ärendetyp. För att uppnå full kostnadstäckning är det därför nödvändigt att höja avgiften, och vi föreslår en höjning från 1 200 kronor till 4 500 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Undantag från föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik	1 200	4 500

8.2.16 Övriga undantag enligt yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen

Vi får medge undantag från yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen. Tidigare har dessa ärenden i huvudsak varit dispensansökningar om undantag från taxameter, men den lagstiftningen upphörde i samband med årsskiftet till 2021. Vissa andra typer av undantag är dock fortfarande möjliga, till exempel

- undantag om prisinformation
- undantag för en innehavare av ett utländskt körkort som är medborgare i en stat utanför EES, att köra ett svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik en kortare sträcka eller tid, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten med mera.

Transportstyrelsens förslag till förändring

För att avgiften ska motsvara vår kostnad för dessa ärenden är det nödvändigt med en höjning. Därför föreslår vi att avgiften höjs från 2 500 kronor till 3 000 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Övriga undantag enligt yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen	2 500	3 000

8.3 Registerhållning m.m.

8.3.1 Vägtrafikregister

Den så kallade vägtrafikregisteravgiften tas ut för att finansiera registerhållningen för fordon och fordonsägare. Intäkterna från vägtrafikregisteravgiften ska finansiera kostnaderna för förvaltning och utveckling av vägtrafikregistret samt kostnader förknippade med automatiserad och manuell ärendehandläggning.

Kollektivet som omfattas är fordonsägare.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiftsnivån för vägtrafikregisteravgiften ändras. Avgiften är i dag 65 kronor. Förslaget är att den höjs med 10 kronor till 75 kronor.

Orsaken är att kostnaderna blivit högre och att en höjning därför är nödvändig för att uppnå kostnadstäckning. Kostnadsökningen är främst hänförlig till ökade it-kostnader för säkerhet och drift, men även till följd av utveckling av nytt vägtrafikregister.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Vägförmyndighetsregisteravgift	65	75

8.3.2 Registreringsskyltar

Ett registrerat fordon får bara användas om det är försett med registreringsskyltar. Transportstyrelsen tillhandahåller registreringsskyltar när ett fordon registreras.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Transportstyrelsen har tecknat ett nytt avtal med extern part om tillverkning av registreringsskyltar. Det nya avtalet kommer att gälla från och med den 1 juli 2021. Vi föreslår att avgiften för skyltar sänks till 62 kronor, då det nya avtalet innebär lägre kostnader.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Registreringsskylt	80	62
Registreringsskylt – beskickningsfordon	130	62

8.3.3 Dubletter av registreringsbevis

För varje registrerat fordon i Sverige finns ett registreringsbevis utfärdat. Det består av två delar. Del 1 innehåller bland annat tekniska uppgifter om fordonet. Del 2 används som skriftlig anmälan vid ägarbyte och avregistrering och är en värdehandling.

Transportstyrelsen ska utfärda ett registreringsbevis i samband med att ett fordon registreras, om en ny fordonsägare registreras, om någon av fordonsuppgifterna som finns i registreringsbeviset ändras eller det har använts för anmälan eller ansökan, enligt förordningen om fordonsregistrering och användning. Registreringsbeviset skickas då ut avgiftsfritt.

Fordonsägare kan vid behov beställa en dublett av registreringsbevisets del 2. Om beställning sker via Transportstyrelsens webbplats och fordonsägaren identifierar sig via e-legitimation, tas ingen avgift ut. Vid beställning på annat sätt sker utlämnande via postförskott och en särskild avgift tas ut.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiftsnivån för en dubblett av registreringsbeviset via postförskott ändras. Avgiften är i dag 50 kronor när en dubblett beställs med postförskott. Förslaget är att avgiften höjs med 100 kronor till 150 kronor. Bakgrunden till den föreslagna förändringen är att kostnaden för postförskott har höjts avsevärt i två omgångar.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Dubblett av registreringsbevis (postförskott)	50	150

8.4 Övriga avgifter**8.4.1 Ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare**

Vägsäkerhetslagen ställer krav på väghållaren att vidta olika åtgärder för att åstadkomma säkrare vägar. Väghållaren ska till exempel göra en trafiksäkerhetsanalys i ett tidigt stadium av vägbyggnadsprocessen. Tillsynen sker av en trafiksäkerhetsgranskare som vi godkänner.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Den nuvarande avgiften är för låg för att full kostnadstäckning ska uppnås. För att avgifterna ska motsvara våra kostnader föreslår vi därför att avgiften höjs till 7 000 kronor.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Godkännande som trafiksäkerhetsgranskare	2 800	7 000

8.4.2 Färdskrivarkort

Färdskrivarkort används inom yrkestrafik för att registrera kör- och vilotider. Vi beviljar, tillverkar och skickar ut färdskrivarkorten.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiften för färdskrivarkort höjs från 100 kronor till 300 kronor. Syftet med höjningen är att skapa balans mellan våra intäkter och våra kostnader.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Färdskrivarkort	100	300

8.4.3 Utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation

Taxiförare vars taxiförarlegitimation blivit ogiltig har möjlighet att få tillbaka denna. Vi utvecklar och förvaltar rutinen för utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation. Handläggningen sker såväl automatiserat som manuellt.

Transportstyrelsens förslag till förändring

Vi föreslår att avgiften för utgivande av tidigare återkallad taxiförarlegitimation höjs från 250 kronor till 500 kronor. Syftet med höjningen är att avgiften ska täcka våra kostnader för att bedriva denna verksamhet.

Produkt/tjänst	Nuvarande avgift	Förslag 2022
Utgivande av tidigare ogiltig taxiförarlegitimation	250	500