

Datum
2018-04-05

Jasmina Hasic
Ekonomi

Beskrivning av avgiftsförändringar – obemannade luftfartyg

Innehåll

BESKRIVNING AV AVGIFTSFÖRÄNDRINGAR – OBEMANNADE LUFTFARTYG	1
1 GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSEN	3
1.1 Full kostnadstäckning – en viktig princip	3
1.2 Motprestation för avgiften	3
1.3 Avgifterna ska vara i balans.....	3
1.4 Vi har olika typer av avgifter	3
2 GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR VÅRA KOSTNADER	4
2.1 Vad våra kostnader består av	5
3 FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM LUFTFART	6
3.1 Obemannade luftfartyg - drönare.....	6
3.1.1 Beskrivning av området.....	6
3.1.2 Transportstyrelsens förslag till förändring	6
3.1.3 Konsekvenser av förändringen.....	7

1 Gemensamma principer för Transportstyrelsen

Det finns gemensamma förutsättningar för hur avgifter ska tas ut 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 Transportstyrelsens styrelse.

1.1 Full kostnadstäckning – en viktig princip

Den avgift vi tar ut ska täcka de kostnader vi har kopplat till ärendet. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför besparingar, kan vi också sänka avgiften. Om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift i stället behöva höjas.

1.2 Motprestation för avgiften

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

I det enkla fallet 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 fallet kan det vara en tillsynsavgift där alla som ingår i ett kollektiv (till exempel en bransch) får betala en årlig avgift men där vi bara utför tillsyn av vissa företag under det året. Här ser vi det som att hela branschen får nytta av att vi gör stickprov för att säkerställa att reglerna följs så att inte ett företag får konkurrensfördelar för att de har brutit mot reglerna.

I vissa fall kan det handla om en indirekt motprestation, till exempel inom registerhållning. Även om den enskilde inte får en direkt motprestation, är vi skyldiga att föra register och därmed ta ut avgifter.

1.3 Avgifterna ska vara i balans

Om avgiften varje år skulle motsvara de kostnader vi har för enskilda ärenden, skulle företag och individer kunna få betala olika avgifter varje år. Vi vill hellre att de som ska betala avgifter kan förutse vilka kostnader de kommer att få. Det är också ett önskemål som vi ofta får från branschen. Därför säger vi att våra avgifter ska vara i balans på 3–5 års sikt.

1.4 Vi har olika typer av avgifter

När vi bygger upp våra avgifter gör vi en bedömning av vilken typ av avgift som fungerar bäst för just den verksamheten. Vi väljer ofta en fast årsavgift när vi vet hur mycket tid vi lägger på verksamheten och hur många avgiftsbetalare som finns. Vi tar oftast ut en årlig, fast avgift för att hålla olika register och för att vi utför tillsyn. Om vi däremot har en ny

verksamhet där vi har svårt att beräkna hur mycket tid som går åt eller om tidsåtgången varierar mycket mellan olika ärenden, väljer vi ofta en löpande timtaxa eller att ha en del fast avgift och en del löpande timtaxa. Ett annat exempel kan vara om vi gör en extra tillsyn hos ett företag när vi har hittat brister. Då får företaget betala den tid vi lägger ner utifrån en löpande timtaxa.

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

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

2 Gemensamma principer för våra kostnader

Avgifterna bygger på den tid som läggs ner hos oss inom varje verksamhet. Varje medarbetare redovisar all sin tid på den verksamheten som han eller hon arbetar med. Viss nedlagd tid är direkt kopplad till ett ärende eller specifik verksamhet, medan annan tid inte kan knytas direkt till ett specifikt område, men som ändå krävs 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 samt ekonomi-, juridik-, arkiv- och personalfunktioner som inte är direkt kopplade till ett ärende, men som krävs för att verksamheten 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 belastar det den verksamheten. För vissa kostnader, exempelvis inom it, är det ofta en del som direkt kan kopplas till en viss verksamhet och vissa kostnader som fördelas på fler verksamheter.

Vi arbetar mycket med uppföljning av våra kostnader och vår tidredovisning för att säkerställa att kostnaderna avser rätt område och rätt avgiftsbetalare.

Vi arbetar även kontinuerligt med att förbättra processer och arbetssätt genom till exempel nya e-tjänster och automatisering. Ständiga förbättringar krävs också eftersom våra årliga anslag inte utökas i samma takt som priser

och löner, vilket medför att vi måste genomföra löpande kostnadsbesparingar. Vi har sedan 2012 genomfört ett effektiviseringsarbete och vi ser att våra kostnadsbesparingar sedan dess uppgår till cirka 300 miljoner kronor.

2.1 Vad våra kostnader består av

Det varierar mycket mellan olika områden hur fördelningen mellan olika typer av kostnader ser ut. I vissa fall har vi nästan bara kostnader i form av tid och delar av de gemensamma kostnaderna, medan vi inom andra områden har en stor del it-kostnader och enbart en liten andel nedlagd tid. 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 över 800 avgifter.

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

- Personalkostnader – lön, sociala avgifter, resor etc.
- It-kostnader – vår verksamhet kräver avancerade it-system och för många av våra verksamheter sker en stor del av ärendena direkt i it-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 (materialkostnader, portokostnader etc.).
- Gemensamma kostnader – kostnader som inte är kopplade direkt till ett ärende eller en verksamhet, men som fördelas ut genom tidskrivningen, exempelvis ekonomi-, juridik- och personalfunktioner samt diarie- och arkivhantering.

3 Förslag på förändringar inom luftfart

Förslag på förändringar i korthet:

Avgiftsförändringen som föreslås är en följd av de förändringar som gjordes i Transportstyrelsens föreskrifter om obemannade luftfartyg (TSFS 2017:110). Kategoriindelningen för obemannade luftfartyg har förändrats vilket gör att den nuvarande kategoriindelningen i avgiftsföreskriften inte stämmer överens med de nya kategorierna i föreskriften om obemannade luftfartyg.

3.1 Obemannade luftfartyg - drönare

3.1.1 Beskrivning av området

Ett obemannat luftfartygssystem (drönare), är ett luftfartyg utan mänsklig pilot ombord. Det obemannade luftfartyget styrs av en pilot på marken eller flyger självständigt utan någon pilot. Transportstyrelsen föreskriver om regler för obemannade luftfartyg. Vi har konstaterat att användandet av obemannade luftfartyg snabbt ökat i Sverige. För att bland annat främja den tekniska utvecklingen ersatte vi därför det gamla regelverket med nya regler som trädde ikraft den 1 februari 2018. Eftersom kategoriindelningen på de obemannade luftfartygen ändrades i det nya regelverket behöver även avgiftsföreskriften ändras.

3.1.2 Transportstyrelsens förslag till förändring

I nuvarande avgiftsföreskriften (TSFS 2016:105) framgår avgifter för obemannade luftfartyg (UAS) i 16 kap. 12§. Där framgår vilka avgifter som ska tas ut för respektive tillståndskategori.

De olika tillståndskategorierna finns även i Transportstyrelsens föreskrifter om obemannade luftfartyg (UAS). Denna föreskrift har ändrats och nya regler gäller sedan 1 februari 2018. I den ändrade föreskriften är tillståndskategorierna ändrade, vilket medför ändringar i avgiftsföreskriften.

Nuvarande avgifter enligt 16 kap 12§ TSFS 2016:105 ser ut enligt följande:

UAS-kategori	Avgift för tillståndsprövning (kr)	Årsavgift (kr)
1	3 800	1 200
2	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §, dock högst 25 800	2 400
3	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §	36 000

Transportstyrelsen föreslår följande avgifter för obemannade luftfartyg - drönare:

UAS-kategori	Avgift för tillståndsprövning (kr)	Årsavgift (kr)
2	3 800	1 200
3	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §	4 000
Godkännande av pilot kat 2 och 3	1 400	
4	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §	95 000
5A - enskilt tillstånd	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §	
5B - enskilt tillstånd	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §	
5C	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §	
Verksamhet med särskilda villkor	Löpande avgift enligt 2 kap. 7 §	10 000
Tillstånd för modellflygklubb/förening	2 000	2 000

3.1.3 Konsekvenser av förändringen

Kategori 2 består av både företag och privatpersoner och motsvarar den tidigare hanteringen av kategori 1 tillstånd och därmed sker ingen förändring jämfört med tidigare avgifter för tillstånd och tillsyn. Kategori 3 består av företrädesvis företag och tillsynen inom det här området kommer att öka. Kategori 4 är att jämföra med ett helikopterbolag och därmed blir det likvärdig tillsynsinsats och årsavgift som för helikopterbolag. I dagsläget finns inga tillståndshavare inom den här kategorin. Avgiften för verksamheter med särskilda villkor rör statsluftfart och liknande verksamheter. Vi bedömer att årsavgiften för tillsyn inte kommer att ha någon större påverkan på tillståndshavarna.

Avgift för godkännande av pilot har tidigare varit inkluderad i avgiften för gamla kategori 2 (timtaxa). Förslaget är att bryta ut denna avgift och hantera den enskilt. Detta medför större transparens, samt lägre avgift för de operatörer som redan har godkända piloter. Om vi inte hade brutit ut den hade det blivit en högre fast avgift för tillståndsprövning inom kategori 2 och fler timmar debiterade inom kategori 3.

Övriga typer av tillståndsprövning, såsom kategori 5 och verksamhet med särskilda villkor, är dels nya i föreskriften, dels svåra att bedöma handläggningstiden för, samt är standardiserade i olika grad. Undantaget är tillstånd för modellflygklubb/förening, som anses vara mer standardiserat.