

Beskrivning av avgiftsförändringar



Innehåll

1	GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER	4
1.1	Avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning	4
1.2	För avgifter krävs en motprestation	4
1.3	Avgifterna ska vara i balans på sikt	4
1.4	Vi har olika typer av avgifter	5
2	GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR VÅRA KOSTNADSFÖRDELNINGAR	5
3	VAD VÅRA KOSTNADER BESTÅR AV	6
4	SAMMANFATTNING AV AVGIFTSFÖRSLAG	7
5	DET TOTALA AVGIFTSUTTAGET	7
6	FÖRSLAG PÅ AVGIFTER FÖR OBEMANNADE LUFTFARTYG	8
6.1	Definitioner och förkortningar	8
6.2	Inledning	10
6.3	Teoriprov, bevis om avklarat teoriprov online och kompetensbevis för fjärrpiloter	10
6.3.1	Beskrivning av området	10
6.3.2	Transportstyrelsens förslag till avgifter	12
6.3.3	Vilka konsekvenser medför avgifterna?	14
6.4	Registrering av drönanoperatörer	15
6.4.1	Beskrivning av området	15
6.4.2	Transportstyrelsens förslag till avgifter	16
6.4.3	Vilka konsekvenser medför avgifterna?	16
6.5	Tillståndsprovning för, och tillsyn av, drönanoperatörer	17
6.5.1	Beskrivning av området	17
6.5.2	Transportstyrelsens förslag till avgifter	19
6.5.3	Vilka konsekvenser medför avgifterna?	20
6.6	Geografiska UAS-zoner	21
6.6.1	Beskrivning av området	21
6.6.2	Transportstyrelsens förslag till avgifter	21
6.6.3	Vilka konsekvenser medför avgifterna?	22
6.7	Utbildnings- och skolverksamhet	22
6.7.1	Beskrivning av området	22
6.7.2	Transportstyrelsens förslag till avgifter	23
6.7.3	Vilka konsekvenser medför avgifterna?	24
6.8	Typexempel avgiftsförslag	24
6.8.1	Mäklare som vill använda drönare för att fotografera försäljningsobjekt	24
6.8.2	Förälder som köper en drönare till sitt barn för att använda på fritiden hemma	25

6.8.3	Användning av drönare i den specifika kategorin enligt ett standardscenario	25
7	FÖRSLAG PÅ AVGIFTER FÖR BESTÄLLNINGSCENTRALER FÖR TAXITRAFIK.....	26
7.1	Beskrivning av området	26
7.2	Transportstyrelsens förslag till avgifter	26
7.3	Vilka konsekvenser medför avgifterna?.....	26

1 **Gemensamma principer för Transportstyrelsens avgifter**

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

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

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

1.1 Avgifterna ska uppnå full kostnadstäckning

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

1.2 För avgifter krävs en motprestation

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

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

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

1.3 Avgifterna ska vara i balans på sikt

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

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

1.4 Vi har olika typer av avgifter

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

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

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

2 **Gemensamma principer för våra kostnadsfördelningar**

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

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

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

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

3 Vad våra kostnader består av

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

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

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

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

4 Sammanfattning av avgiftsförslag

Ett nytt EU-gemensamt regelverk för användning av drönare ska börja tillämpas den 1 juli 2020.

Transportstyrelsen kommer att genomföra tillståndsprövning, utöva tillsyn och hålla register enligt de nya regelverken. För den verksamheten kommer vi att ta ut avgifter.

Vi föreslår olika typer av avgifter beroende på vilken typ av tillstånd man ansöker om och även beroende på hur omfattande verksamhet som bedrivs. I vissa fall har vi fasta avgifter, men i andra fall kommer vår insats att variera kraftigt och då föreslår vi löpande timtaxa.

Vi bedömer att avgifterna inte kommer att vara på en sådan nivå att möjligheten att använda drönare eller bedriva kommersiell verksamhet hindras.

Den 1 september 2020 införs en ny kategori av taxitrafik där taxiföretaget ska ansluta fordon till en tillståndspliktig beställningscentral. Vi föreslår därför nya avgifter för tillståndsprövning och tillsyn av beställningscentraler för taxi.

Utöver föreslagna avgiftsändringar gör vi också redaktionella ändringar, såsom hänvisningar till förordningar och föreskrifter, på grund av ändringar i regelverk. Vi förtydligar också vissa bestämmelser där vi redan i dag tar ut avgifter. Dessa redaktionella ändringar och förtydliganden påverkar inte avgiftsuttaget.

5 Det totala avgiftsuttaget

Vi beräknar våra avgifter utifrån en bedömning av kostnader och volym. Vissa avgifter betalas årligen, medan andra avgifter endast betalas vid ansökningstillfället. Det gör att det totala avgiftsuttaget kommer att variera mellan åren.

Vi bedömer att de avgifter som vi föreslår till följd av de nya reglerna för drönare kommer att uppgå till mellan 16 och 19 miljoner kronor per år.

Vi bedömer också att avgifterna som vi föreslår till följd av de nya reglerna för taxitrafik kommer att uppgå till omkring 100 000 kronor per år. Orsaken till det låga uttaget av avgifter är att antalet ansökningar om tillstånd beräknas vara mycket lågt, i snitt endast en ansökan per år. En följd av det låga antalet ansökningar är att antalet tillsyner också uppskattas bli lågt, i snitt över perioden 2021–2025 tre per år.

6 Förslag på avgifter för obemannade luftfartyg

6.1 Definitioner och förkortningar

I dokumentet används följande definitioner och förkortningar:

A1, A2, A3	Tre underkategorier för drift av drönare i den öppna kategorin. De olika kategorierna skiljer sig åt genom operativa begränsningar, krav på fjärrpiloten och tekniska krav på drönaren. ¹
Drönare	Obemannat luftfartygssystem, även benämnt UAS (Unmanned Aerial System).
Drönaroperatör/ Operatör	Varje juridisk eller fysisk person som använder eller avser att använda ett eller flera obemannade luftfartygssystem och utrustning för att kontrollera sådana på distans.
Fjärrpilot	En fysisk person som ansvarar för att på ett säkert sätt genomföra flygningen av en drönare genom att använda dess styrorgan, antingen manuellt eller – när drönaren flyger automatiskt – genom att följa dess kurs och när som helst kunna ingripa och ändra den.
Kommissionens genomförande-förordning (EU) 2019/947	EU:s förordning om regler och förfaranden vid drift av obemannade luftfartyg. Genomförande-förordningen innehåller operativa bestämmelser för hur drönare får användas.
Geografisk UAS-zon	En del av luftrummet som inrättats för att underlätta, begränsa eller utesluta drift av obemannade luftfartygssystem. Geografiska UAS-zoner används för att hantera de risker för säkerhet, personlig integritet, skydd av personuppgifter, luftfartsskydd eller miljö som följer med användandet av drönare.

¹ Villkoren för kategorierna ges i UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 och UAS.OPEN.040 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947.

LUC	Light Unmanned Aircraft Certificate, ett tillstånd som utfärdas till en drönaroperatör. Tillståndet innebär att LUC-innehavaren har befogenhet att bemyndiga sin egen drift utan att behöva lämna en operativ deklARATION eller ansöka om ett operativt tillstånd.
Specifik kategori	En kategori för drift av obemannade luftfartygssystem som definieras i artikel 5 i genomförandeförordning (EU) 2019/947. Denna kategori ger möjlighet till mer avancerade flygningar än den öppna kategorin, men kräver andra typer av tillstånd. ² Drift av drönare i den specifika kategorin kräver ett operativt tillstånd eller en deklARATION av en drönaroperatör.
Standardscenario	En typ av drift av obemannade luftfartygssystem i den specifika kategorin. För den typen av drift kan den behöriga myndigheten förlita sig på deklARATIONER där operatörer förklarar att de kommer att tillämpa i förväg definierade kompenserande åtgärder.
UAS	Unmanned Aerial System, obemannat luftfartygssystem, även benämnt drönare.
Öppen kategori	En kategori för drift av obemannade luftfartygssystem som definieras i artikel 4 i genomförandeförordning (EU) 2019/947. Driften av drönare i denna kategori kräver inte något operativt tillstånd i förväg och inte heller att drönaroperatören avger en operativ deklARATION före påbörjandet av driften. Drönare i den öppna kategorin får exempelvis inte väga mer än 25 kg eller flyga över folksamlingar. Kategorin delas in i tre underkategorier: A1, A2 och A3. ³

² Villkoren för kategori Specifik definieras i artikel 5 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947. Se även artikel 4 för kategori Öppen.

³ Villkoren för kategori Öppen definieras i artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947. Se även artikel 5 för kategori Specifik.

6.2 Inledning

Ett nytt EU-gemensamt regelverk för användning av drönare ska börja tillämpas den 1 juli 2020. Det nya regelverket innebär att ett stort antal medborgare och näringslivet kommer att omfattas av regler för användning av drönare och av utbildningskrav. Regelverket återfinns i EU-kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg. Förordningen innebär ett betydligt mer omfattande regelverk än det nationella regelverk som finns idag. Till stora delar ersätts det nationella regelverket med det nya gemensamma regelverket, men vissa nationella bestämmelser kommer att leva kvar. Det beror bland annat på att det gemensamma regelverket inte är fullständigt utvecklat ännu.

I det nya regelverket kommer nya kategorier av användning av drönare att omfattas av regler, och medborgare kommer att beröras i sin egenskap av fjärrpilot och/eller operatör av drönare. Det införs också regler för möjligheter till bland annat identifikation av operatörer av enskilda drönare, utbildning, användning av luftrummet, tillståndsprövning och tillsyn vid viss utbildning och operation av drönare.

En nyligen genomförd analys visar att cirka 800 000 hushåll i Sverige har minst en drönare. Det innebär att det totala antalet drönare är högre. Det är inte alla drönare som berörs av det nya regelverket, men det kommer att medföra omfattande förändringar.

De nya EU-reglerna innebär att Transportstyrelsen som behörig myndighet får nya uppgifter inom tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. För dessa insatser ska avgifter tas ut av medborgare och näringsliv.

Nedan beskrivs de avgifter som Transportstyrelsen föreslår ska gälla från och med den 1 juli 2020. Sist i avsnittet ger vi några typexempel på hur avgifter kommer att påverka medborgare och näringsliv.

6.3 Teoriprov, bevis om avklarat teoriprov online och kompetensbevis för fjärrpiloter

6.3.1 Beskrivning av området

Det nya regelverket innebär att det i de flesta fall krävs kompetensbevis (i vardagligt tal drönarkort) eller bevis (drönarkort) om avklarat teoriprov för att få flyga en drönare. Vilken typ av bevis som krävs beror på vilken kategori av drönare man vill flyga.

Kategori Öppen

För den enklaste kategorin, Öppen kategori, underkategorierna A1 och A3, krävs enbart ett drönarkort om avklarad teoriprov. Provet består av ett test som omfattar 40 frågor.

Drönarkort krävs av fjärrpiloten som avser att flyga en drönare i kategori Öppen, underkategori A2. Transportstyrelsen utfärdar drönarkort i kategori A2 till fjärrpiloter efter avklarad examinering. Proven görs online och vi utfärdar ett digitalt bevis efter godkänt prov. Samma frågor som för underkategorierna A1 och A3 gäller som grund för drönarkort för fjärrpiloter i underkategori A2 men där läggs ytterligare ett frågepaket till. Piloten ska också genomföra en praktisk utbildning.

Om personen som tar ett drönarkort i underkategori A2 redan har ett bevis på avklarad teoriprov i underkategorierna A1 eller A3, kan piloten genomföra ett teoriprov för att komma upp i kategori A2.

För samtliga kategorier A1, A2 och A3 gäller att det finns möjlighet att genomföra omprov.

Båda typerna av drönarkort är giltiga i fem år och måste sedan förnyas.

I kategori Öppen är det inledningsvis Transportstyrelsen som kommer att erbjuda utbildningar via ett webbaserat utbildningsmaterial, och proven för drönarkort kommer att kunna avläggas digitalt. Det finns dock inget hinder för andra aktörer att träda in och erbjuda utbildningar, utifrån de grunder som vi har tagit fram.

Kategori Specifik

För flygning inom kategori Specifik ska fjärrpiloter genomföra en utbildning och avlägga ett godkänt teoretiskt och praktiskt prov. Utbildningarna och examineringen genomförs i samarbete med en utbildningsorganisation, det vill säga erkända drönarskolor med tillstånd från Transportstyrelsen att utföra teoretiska och/eller praktiska prov. Det innebär att utbildningarna kan komma att rymmas inom ramen för befintliga flygskolors utbildningar, eller att aktörer väljer att bygga upp skolor med inriktning enbart på utbildning och examination för flygning med drönare.

När den sökande genomfört godkänd examinering kommer vi att utfärda drönarkort. Drönarkortet är giltigt i fem år och måste därefter förnyas.

Utbildningen fastställs i det så kallade operativa tillståndet eller i en deklARATION via ett standardscenario. Med standardscenario avses en typ av drift av drönare i den specifika kategorin. För den driften kan vi förlita oss på inlämnade deklARATIONER. I dessa förklarar operatörer att de kommer att tillämpa i förväg definierade kompenserande åtgärder för att upprätthålla

säkerheten. Det finns ännu inte några standardscenarier beslutade av EU, och sådana kan vara på plats först om några år.

Vi kommer att utfärda drönarkort där fjärrpiloten har behörighet enligt A2 ovan och specialutbildas i ett standardscenario.

Examineringstillstånd för fjärrpilotutbildningar

För att få rätt att examinera måste utbildningsorganisationen ha ett tillstånd. Det ger Transportstyrelsen efter att ha prövat om den sökande organisationen uppfyller de villkor som krävs. Vi kommer också att utöva tillsyn över organisationerna i syfte att säkerställa att de uppfyller ställda krav.

De erkända drönarskolorna i kategori Specifik kommer också att kunna utbilda för flygning enligt olika så kallade standardscenarier. Beroende på hur omfattande examinering organisationerna erbjuder, kommer också omfattningen av tillsynen av dessa organisationer att påverkas.

6.3.2 Transportstyrelsens förslag till avgifter

Transportstyrelsen har tagit fram nedanstående förslag till nya avgifter för teoriprov och båda typerna av drönarkort. Avgifterna är olika beroende på vilken kategori proven avser och därmed deras nivå och omfattning. Vi föreslår också följande avgifter för omprov och för prövning av ansökning om förnyelse av drönarkort. Avgifterna baseras på våra kostnader och en bedömning av volymer.

Den öppna kategorin		Förslag avgift
A1, A3	Teoriprov och drönarkort om avklarat teoriprov online	100
A2	Teoriprov och drönarkort för fjärrpiloter	150
A2 där avgift redan erlagts för kategori A1 och A3	Teoriprov och drönarkort för fjärrpiloter	50
Oavsett underkategori	Omprov	50
Oavsett underkategori	Förnyelse	50
Den specifika kategorin med standardscenarier		Förslag avgift
Första utfärdande av drönarkort för fjärrpiloter		800
Årsavgift drönarkort för fjärrpiloter		500
Förnyelse		200
Tillsyn drönarkort		
Tillsynsåtgärder i form av ändringar, tillfälliga indragningar, begränsningar eller återkallanden.		Löpande avgift 1 400 kr per timme

För prövning och tillsyn av organisationer som kommer att utföra examinationsverksamhet föreslår Transportstyrelsen följande avgifter.

Examineringstillstånd för fjärrpilotutbildningar		Förslag avgift
Handläggning av ansökan om och ändring av examineringsstillstånd för fjärrpilotutbildningar		Löpande avgift 1 400 kr per timme
Årsavgift för examineringsstillstånd för den specifika kategorin	Grundavgift	5 500
Årsavgift för examineringsstillstånd för den specifika kategorin	Tilläggsavgift per examination som är relaterad till standardscenarier	1 600

I den öppna kategorin (underkategorierna A1 och A3) föreslår Transportstyrelsen en avgift på 100 kronor för teoriprov och drönarkort om avklarat teoriprov online. För teoriprov och drönarkort i underkategori A2 föreslår vi en avgift på 150 kronor, eftersom det provet är mer omfattande. För den fjärrpilot som gör prov för underkategori A2 och redan har bevis för underkategori A1 och A3 föreslår vi en lägre avgift på 50 kronor. Avgifterna betalas när provet ska genomföras.

Även för omprov och förnyelse av drönarkortet föreslår vi en avgift på 50 kronor.

När det gäller den specifika kategorin föreslår vi en avgift på 800 kronor för första utfärdandet av drönarkort och en årsavgift på 500 kronor som betalas under kortets giltighetstid. Vid förnyelse av drönarkortet föreslår vi en avgift på 200 kronor.

Vi föreslår en löpande avgift på 1 400 kronor per timme för att handlägga tillsynsåtgärder i form av ändringar, tillfälliga indragningar, begränsningar eller återkallanden.

Vi föreslår en löpande avgift på 1 400 kronor per timme för att handlägga ansökan om och ändring av examineringsstillstånd för fjärrpilotutbildningar. För tillsyn av organisationer med examinationstillstånd föreslår vi att organisationerna ska betala en årlig grundavgift. Utöver grundavgiften föreslås en årlig tilläggsavgift för tillsyn av examination av flygning enligt standardscenarier. Tilläggsavgiften tas ut eftersom organisationen bedriver en mer komplex verksamhet, och därmed fordras mer omfattande tillsyn.

6.3.3 Vilka konsekvenser medför avgifterna?

Förslaget om avgifter berör fjärrpiloter i kategorierna Öppen och Specifik. Det är svårt att uttala sig om antalet fjärrpiloter som berörs, eftersom reglerna är nya.

Vi bedömer att avgifterna för teoriprov, drönarkort samt omprov och förnyelse vad gäller kategorierna A1, A2 och A3 inte bör hindra enskilda att besluta att skaffa sig och använda drönare. Vi bedömer därför att avgifterna inte hindrar användning av drönare för fritidsändamål eller kommersiella ändamål. Användningen i kategori Öppen kommer att kunna inkludera de flesta ändamål som är kopplade till fritidsanvändning.

Avgifterna för första utfärdandet av drönarkort för flygning enligt standardscenario samt års- och förnyelseavgifterna är högre än avgifterna i den öppna kategorin. En flygning enligt standardscenario innebär dock att flygningen har ett syfte som vanligtvis innebär att den sker i ett kommersiellt sammanhang eller att den är kopplad till en viss verksamhet i som den enskilde kan ha ekonomiska intressen i. En möjlig koppling finns också till relativt avancerad flygning för fritidsändamål.

Utifrån de avgifter som vi föreslår är det på förhand svårt för oss att bedöma om det går att skapa en kommersiell verksamhet som kan bära avgifter, omkostnader för drönare, lönekostnader etc. Det är också svårt att bedöma om nyttan av att kunna flyga inom ramen för ett standardscenario är så stor att kostnaden är motiverad. Avgifterna utgör sannolikt en relativt begränsad

del av kostnaderna förknippade med flygningarna, och vi bedömer därför att de inte hindrar användningen av drönare för kommersiella ändamål.

Inte heller för fritidsändamål ser vi att avgifterna skulle utgöra ett stort hinder.

Vi har uppfattningen att drönaranvändningen är av en sådan omfattning redan idag att det bör finnas en marknad för examineringar. Vi bedömer att användningen av drönare sannolikt kommer att öka relativt snabbt, och att användningsområdena dessutom kommer att bli fler i takt med att drönarna utvecklas. Vi tror därför att det finns en marknad för examinationstjänster även inom kvalificerad flygning, som flygning inom ramen för eller utanför standarscenarier.

Vår bedömning är att avgifterna för tillståndsprovning och tillsyn inte är på en så hög nivå att de kommer att hindra att en marknad för examinering etableras. Vi tror därför att medborgare och näringsliv kommer att ha god tillgänglighet till erkända drönarskolor.

6.4 Registrering av drönaroperatörer

6.4.1 Beskrivning av området

De nya reglerna innebär att i stort sett samtliga operatörer som använder drönare med en vikt över 250 gram ska registrera sig. Detta gäller även drönare under 250 gram i de fall drönaren har en sensor som kan fånga upp personuppgifter (bild, ljud), såvida inte drönaren betraktas som en leksak enligt leksaksdirektivet 2009/48 EG. Operatören tilldelas ett så kallat operatörs-id och identifikationen ska finnas synlig på alla aktuella drönare.⁴

Transportstyrelsen ska föra ett register över drönaroperatörer, med ett antal uppgifter som ska hållas uppdaterade. Uppgifterna ska vara tillgängliga för alla medlemsstater genom EASA och eventuellt även andra myndigheter (till exempel Polismyndigheten, Luftfartsverket och Försvarsmakten). Syftet med tillgängligheten är att det ska gå att identifiera den operatör som är knuten till en viss drönare, för att till exempel kunna vidta åtgärder vid misstänkt otillåten eller ovarsam flygning.

Registret ska innehålla operatörsuppgifter för de operatörer som omfattas av kraven på registrering. Det innebär att det ska finnas en unik registrerad operatör knuten till varje drönare. En operatör kan vara knuten till flera drönare.

⁴ I artikel 14 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 finns bestämmelser om registrering av drönaroperatörer och certifierade drönare.

6.4.2 Transportstyrelsens förslag till avgifter

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till nya avgifter för registrering av drönanoperatör och en årlig registerhållningsavgift. Förslaget betyder att alla som enligt kraven i förordningen är skyldiga att registrera sig som drönanoperatörer ska betala en initial registreringsavgift och därefter en årlig registerhållningsavgift.

Registrering av drönanoperatörer	Förslag avgift
Registrering av drönanoperatörer	100
Registerhållningsavgift - årsavgift för varje operatör som är registrerad i operatörsregistret	50

Vi föreslår fasta avgifter för registret. Avgiften för registrering är baserade på genomsnittlig kostnad per ärende, i detta fall registrering av drönanoperatörer. Det innebär att operatören kommer att få betala en första avgift vid registrering.

En årlig registerhållningsavgift tas sedan ut för att täcka kostnader för drift och underhåll av systemet samt kostnader för att lämna upplysningar. Avgiften tas ut av den som är registrerad drönanoperatör den 1 januari det år som avgiften avser. Avgiften tas ut oavsett om drönaren används eller inte, så länge registreringen kvarstår i registret. För att inte längre vara registrerad behöver man ansöka om en avregistrering. För den ansökan tar vi inte ut någon avgift.

6.4.3 Vilka konsekvenser medför avgifterna?

Förslaget om avgifter berör operatörer av drönare som omfattas av registreringsplikt. Det är svårt att uttala sig om antalet operatörer som kommer att registrera sig eftersom reglerna är nya, men inledningsvis kommer registret sannolikt att omfatta cirka 300 000 operatörer. Vår bedömning är att antalet kommer att öka relativt snabbt de kommande åren.

Vi bedömer att de nya avgifterna inte kan anses som betungande för kollektivet, och de påverkar troligen inte beslutet att använda eller köpa en drönare. Vi bedömer därför att de inte hindrar användning av drönare för fritidsändamål eller kommersiella ändamål.

6.5 Tillståndsprövning för, och tillsyn av, drönaroperatörer

6.5.1 Beskrivning av området

För drift av drönare i kategorin Specifik krävs ett operativt tillstånd som efter prövning utfärdas av Transportstyrelsen som behörig myndighet⁵ eller, under vissa omständigheter⁶, en deklARATION som avges av en drönaroperatör. Med operativt tillstånd avses ett tillstånd som utfärdas för drift i den specifika kategorin.

Exempel på flygningar som kräver operativt tillstånd är de som sker nära människor eller på annat sätt innebär risker för tredje man. De flesta drönare som väger mer än 25 kg och som används för en särskild typ av operation⁷ hamnar under denna tillståndskategori. Med drönaroperatör menas varje juridisk eller fysisk person som använder eller har för avsikt att använda en eller flera drönare.

Operatören ska ha utfört en riskbedömning i samband med ansökan om ett operativt tillstånd. Riskbedömningen ska lämnas in tillsammans med ansökan.⁸ Utgångspunkten för riskbedömningen kan vara en så kallad SORA (Specific Operational Risk Assessment) eller en så kallad PDRA (Predefined Risk Assessment), men det finns också andra sätt att genomföra analysen på. Riskbedömningen omfattar operationen i sin helhet. Den ska bland annat innehålla de kompenserande åtgärder operatören avser att vidta för att upprätthålla säkerheten för andra på marken och i luften, och även beskriva hur man tar hänsyn till deras rätt till integritet.

Tillståndsprövningen kommer också att innehålla granskning av kompetensen hos fjärrpiloterna för att kunna fatta beslut i tillståndsärendena.

Transportstyrelsen kommer även att genomföra tillsyn av dessa tillstånd. Tillsynen kommer att vara inriktad på att operatören följer de ramar som tillståndet innebär och att flygningarna genomförs på det avsedda sättet. Transportstyrelsen föreslår dels en fast årlig grundavgift för tillsyn av drönaroperatörer med operativt tillstånd, dels en tilläggsavgift per operativt tillstånd.

För operatörer som avser att utöva drift i den specifika kategorin finns också möjlighet att lämna in en deklARATION för drift som motsvarar ett så kallat

⁵ Enligt artikel 12 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947.

⁶ Anges i artikel 5.5 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947.

⁷ En operation är en term för en flygning som omges av vissa villkor och ändamål, till exempel en rendrivning i fjällen där det kan finnas vandringssturer eller andra som kan utsättas för risk.

⁸ Framgår av artikel 5 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947.

standardscenario⁹ i förekommande fall i stället för att ansöka om enskilda tillstånd inför flygning. Det innebär att Transportstyrelsen kan förlita sig på deklARATIONER där operatörer förklarar att de kommer att tillämpa i förväg definierade kompenserande åtgärder. Med det menas åtgärder som vidtas för att reducera eller minimera riskerna i flygningen. Det ger operatören rättighet att flyga inom ramen för ett beskrivet skeende som är fördefinierat. Det kan till exempel vara att man avser att göra en standardoperation, exempelvis en kraftledningsinspektion, en verksamhet som man kan förvänta sig kommer att vara ganska vanligt förekommande. Det finns dock ännu inte några standardscenarier beslutade av EU. Sådana kan sannolikt vara på plats först om några år.

Transportstyrelsen kommer då att ta emot en så kallad operativ deklARATION, som är en deklARATION som ska visa att man följer ett standardscenario. Därefter ska vi kontrollera innehållet i deklARATIONEN och tillhandahålla operatören en bekräftelse på att vi har tagit emot deklARATIONEN. Denna process förväntas ske automatiskt, med minimal manuell hantering. Vi kommer också att utöva tillsyn över att operatören följer de avgivna operativa deklARATIONERNA. Vi kommer att ta ut en årsavgift för tillsyn av drönanoperatörer som deklarerat verksamhet. Avgiften består av dels en årlig grundavgift, dels en tilläggsavgift per deklARATION av standardscenario.

Regelverket ger möjlighet för organisationer att söka så kallat Light UAS Operator Certificate (LUC) i den specifika kategorin. Innehav av ett LUC innebär ett tillstånd för organisationen att själv kunna riskbedöma sina flygningar, även i de fall där det inte finns några standardscenarier. Det betyder att organisationer med ett LUC kan godkänna sina egna uppdrag och riskbedömningar med hjälp av ett säkerhetsledningssystem, utan att behöva deklarerera dem.

Innehav av LUC innebär relativt omfattande möjligheter och större flexibilitet för organisationen, men det ställer också relativt stora krav på organisationen och dess förmågor. Transportstyrelsen kommer att utföra tillståndsprövning och tillsyn av organisationerna – en verksamhet som bedöms bli relativt omfattande. Vid tillsyn kommer vi till exempel att gå igenom säkerhetsledningssystem samt kompetensen hos operatörer och fjärrpiloter.

Utländska operatörer som avser att genomföra operationer i Sverige kommer att vara tvungna att lämna in en ansökan om att få genomföra dem. För att pröva en sådan ansökan och utfärda bekräftelse vid denna så kallade gränsöverskridande drift kommer vi att ta ut en avgift.

⁹ Se bland annat artikel 5.5 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947.

6.5.2 Transportstyrelsens förslag till avgifter

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till nya avgifter för tillståndsprovning och tillsyn av operativa tillstånd. De ersätter delvis tidigare avgifter som varit konstruerade utifrån det nuvarande regelverket, medan en del avgifter avser nya områden. Det är svårt att göra jämförelser mellan de nuvarande och de kommande avgifterna eftersom reglerna förändrats, vilket påverkar grunderna för avgiftsuttaget.

Drönaroperatörer – Tillståndsprovning och tillsyn		Förslag avgift
Tillståndsprovning av operativa tillstånd		Löpande avgift 1 400 kr per timme
Tillståndsprovning i samband med deklaration enligt standardscenario, avgift per deklaration		1 200
Provning av ansökan och utfärdande av bekräftelse vid gränsöverskridande drift		Löpande avgift 1 400 kr per timme
Tillsyn av drönaroperatörer med operativt tillstånd – årsavgift	Grundavgift	5 100
Tillsyn av drönaroperatörer med operativt tillstånd – årsavgift	Tilläggsavgift per operativt tillstånd	1 700
Tillsyn av drönaroperatörer som deklarerat verksamhet – årsavgift	Grundavgift	5 100
Tillsyn av drönaroperatörer som deklarerat verksamhet – årsavgift	Tilläggsavgift per operativt tillstånd	2 300
Tillsyn av drönaroperatörer med operativt tillstånd i form av LUC – årsavgift		54 000

För provning av operativa tillstånd föreslår vi en löpande avgift på 1 400 kronor per timme. Att vi föreslår timtaxa beror på att tidsåtgången vid tillståndsprovningen varierar beroende på den sökandes förmåga att leverera efterfrågad information.

Vi föreslår däremot fasta avgifter för tillståndsprovning i samband med deklaration enligt standardscenario, eftersom Transportstyrelsen kommer att motta och bekräfta deklarerationer i ett automatiserat system. Avgiften föreslås vara 1 200 kronor per deklaration.

För att pröva ansökan och utfärda bekräftelse vid gränsöverskridande drift föreslår vi också en löpande avgift på 1 400 kronor per timme. Tidsåtgången

för bedömningarna kan variera relativt kraftigt. Den varierar beroende på komplexiteten i ansökningarna och den sökandes förmåga att leverera efterfrågade uppgifter på ett korrekt sätt.

Den tillsyn som Transportstyrelsen kommer att utöva över de organisationer som har operativa tillstånd kommer att vara olika omfattande beroende på vad tillståndet innehåller. Tillstånden sätter ramen för både flygningarnas volym (antal) och komplexitet och det påverkar tillsynens omfattning och frekvens. Tillsynen kommer att utföras enligt en riskbaserad modell.

Vi föreslår en fast årsavgift för tillsyn av drönaroperatörer med ett operativt tillstånd. Vi föreslår att den dels tas ut som en grundavgift på 5 100 kronor, dels som en tilläggsavgift på 1 700 kronor per operativt tillstånd.

Vi föreslår också en fast årsavgift för tillsyn av drönaroperatörer som deklarerat verksamhet. Avgiften föreslås tas ut dels som en grundavgift på 5 100 kronor, dels en tilläggsavgift på 2 300 kronor per deklARATION av standardscenario.

För tillsyn av drönaroperatörer med operativt tillstånd i form av LUC föreslår vi en fast årsavgift på 54 000 kronor.

6.5.3 Vilka konsekvenser medför avgifterna?

Förslaget om avgifter för tillståndsprövning och tillsyn av operativa tillstånd påverkar dem som avser att utföra operationer i den specifika kategorin. Det kan ske såväl inom ramen för fritidsflygning som för flygning med kommersiella ändamål. Vi bedömer att det övervägande kommer att vara kommersiella flygningar.

Det är svårt att bedöma hur många som kan komma att söka olika former av operativa tillstånd, men användningsområdena för drönare är många, till exempel mediaproduktion, reklam, foto, inom infrastruktur såsom it, telekom, el samt inom skogsbruk och lantbruk. Det finns fler användningsområden och det är sannolikt att vi kommer att se en kontinuerligt ökande drönanvändning för alltfler olika ändamål.

De tillstånd som avgifterna avser innebär ofta möjligheter att göra ett antal flygningar över tid, vilket medför att kostnaderna kan fördelas på flera operationer.

Vår bedömning är att avgifterna inte är på en så hög nivå att de kommer att hindra användning av drönare för olika kommersiella ändamål. Avgifterna kan dock innebära att de som har flygning som ett fritidsintresse och vill genomföra komplexare och mer riskfyllda flygningar ser avgifterna som ett hinder.

Förslaget om avgifter för tillståndsprövning och tillsyn av LUC påverkar dem som avser att utföra operationer i den specifika kategorin, vill ha stora möjligheter att själv styra över sin verksamhet och vara flexibla. Transportstyrelsens bild är att de organisationer som väljer att söka tillstånd för LUC är relativt stora och väl organiserade verksamheter samt att de har resurser att upprätthålla de funktioner som krävs, bland annat ett väl etablerat säkerhetsledningssystem.

Det är svårt att bedöma hur många som kan komma att ansöka om LUC. Det är sannolikt att det är relativt få i början men att antalet kommer att öka. Drönartekniken utvecklas och när verksamhetsutövarna får större erfarenhet av olika användningsområden och deras kommersiella potential, kommer vi sannolikt att se en ökning av antalet ansökningar om LUC.

Avgiften för tillsyn av organisationer med ett LUC kan upplevas hög, men ett tillstånd innebär relativt vida möjligheter att genomföra olika operationer inom ramen för tillståndet. Tillståndet ger dessutom organisationen större flexibilitet, eftersom beroendet av Transportstyrelsens löpande tillståndsprövning minskar.

Vår bedömning är att avgifterna inte är på en så hög nivå att de kommer att hindra användning av drönare för olika kommersiella ändamål.

6.6 Geografiska UAS-zoner

6.6.1 Beskrivning av området

Transportstyrelsen kommer efter prövning att upprätta och publicera geografiska UAS-zoner med särskilda villkor för drönaroperationer.¹⁰ Dessa så kallade geozoner är en del av luftrummet som inrättas av Transportstyrelsen för att underlätta, begränsa eller utesluta flygning med drönare. Syftet är att hantera de risker för säkerhet, personlig integritet, skydd av personuppgifter, luftfartsskydd eller miljö som följer med användandet av drönare.

Handläggningen kommer att vara olika omfattande beroende på om det handlar om icke-komplexa eller komplexa luftrum, och om det handlar om permanent eller tillfälligt upprättande av geografiska UAS-zoner.

6.6.2 Transportstyrelsens förslag till avgifter

Transportstyrelsen föreslår följande avgifter:

¹⁰ Se bland annat artikel 15 och artikel 18 f) i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947.

Geografiska UAS-zoner	Förslag avgift
Tillstånd för flygning i geografisk UAS-zon med drönare	Löpande avgift 1 400 kr per timme
Tillstånd att upprätta permanent eller tillfällig geografisk UAS-zon för drönare	Löpande avgift 1 400 kr per timme

Vi föreslår en löpande avgift på 1 400 kronor per timme för tillståndsprövning för flygning i geografisk UAS-zon med drönare. Även för prövning av ansökan om upprättande av permanent eller tillfällig geografisk UAS-zon föreslår vi en löpande avgift på 1 400 kronor per timme. Vi föreslår en löpande timtaxa eftersom omfattningen av prövningen kommer att skilja sig åt mellan olika ärenden och därför är svår att beräkna på förhand.

6.6.3 Vilka konsekvenser medför avgifterna?

Vi bedömer att avgifterna ofta kommer att tas ut av mindre aktörer, såsom egenföretagare som utför arbete åt kommuner, kraftledningsbolag, mäklare med flera, men även större aktörer kan ha intresse av att upprätta en geografisk UAS-zon. Sannolikt är många sökande operatörer som avser att utföra operationer som kan hanteras inom ramen för den öppna kategorin. Dock kommer det även att vara vissa som flyger i den specifika kategorin som kommer att ansöka om geografiska UAS-zoner.

Det är svårt att bedöma hur många som kommer att ansöka om tillstånd att upprätta geografiska UAS-zoner eller att flyga i dessa. Det är sannolikt att det är relativt få i början, men vi bedömer att antalet kommer att öka när drönartekniken utvecklas och antalet användningsområden ökar. Verksamhetsutövarna kommer sannolikt att få större erfarenhet av olika användningsområden och deras potential efter en tid.

Vår bedömning är att avgifterna inte är på en så hög nivå att de kommer att hindra användning av drönare.

6.7 Utbildnings- och skolverksamhet

6.7.1 Beskrivning av området

I kategori Öppen kommer det, som beskrivits i avsnitt 6.3, inledningsvis att vara Transportstyrelsen som erbjuder utbildningar via ett webbaserat utbildningsmaterial, och proven för kompetensbevis kommer att kunna

avläggas digitalt. Men det finns inget hinder för andra aktörer att träda in och erbjuda utbildningar, utifrån de grunder som finns framtagna.

Vid flygning inom kategori Specifik ska fjärrpiloter genomföra en utbildning som har fastställts i det så kallade operativa tillståndet eller i deklARATION via ett standardscenario.

För att få utbilda måste organisationen ha ett tillstånd, som Transportstyrelsen ger efter att ha prövat om den sökande organisationen uppfyller de villkor som ställs. Även befintliga flygskolor har möjlighet att lägga till drönarutbildning till sitt befintliga utbud.

Vi kommer att utöva tillsyn över organisationerna som har tillstånd att bedriva utbildning. Omfattningen av utbildningen som organisationerna erbjuder påverkar också omfattningen av tillsynen.

Således kommer vi att pröva och erkänna organisationer som ska utföra utbildningsverksamhet, samt utöva tillsyn över dem. Syftet med tillsynen är att säkerställa att organisationen uppfyller de krav som tillståndet innebär.

6.7.2 Transportstyrelsens förslag till avgifter

Transportstyrelsen föreslår följande avgifter för tillståndsprövning och tillsyn av utbildningsorganisationer.

Utbildnings- och skolverksamhet	Förslag avgift
Tillståndsprövning	Löpande avgift 1 400 kr per timme
Tillsynsavgift – tilläggsavgift per standardscenario	3 500

Vi föreslår en löpande avgift på 1 400 kronor per timme för tillståndsprövning. Att vi föreslår en timtaxa beror på att tidsåtgången för tillståndsprövning kan skilja sig åt betydligt bland annat beroende på de inlämnade underlagens kvalitet, och de sökandes förmåga att leverera efterfrågad information på korrekt sätt.

Transportstyrelsen kommer att utöva tillsyn över de organisationer som erbjuder och genomför utbildningar. Tillsynen kommer att ske i samband med den tillsyn som vi redan nu genomför av flygskolornas verksamheter, vilket innebär effektivitetsvinster jämfört med om tillsynen sker gentemot en utbildningsorganisation som endast erbjuder drönarutbildningar.

Vi föreslår därför en tilläggsavgift som varierar utifrån omfånget av utbildningarna. Vi föreslår en tilläggsavgift per standardscenario som flygskolan erbjuder utbildning inom. Ett större kursutbud innebär mer

omfattande tillsyn och därmed ökade kostnader. Avgiften föreslås vara 3 500 kronor per standardscenario.

6.7.3 Vilka konsekvenser medför avgifterna?

Förslaget om avgifter för tillståndsprövning och tillsyn av erkända utbildningsorganisationer påverkar dem som avser att erbjuda utbildningar inom ramen för befintliga utbildningsorganisationer inom luftfarten. Det finns idag drygt 70 utbildningsorganisationer med ATO, Approved Training Organisation och/eller DTO, Declared Training Organisation. Det är svårt att bedöma hur många av dem som kommer att erbjuda utbildningar inom drönarflygning.

Transportstyrelsen har uppfattningen att drönanvändningen är av en sådan omfattning redan idag att det bör finnas en marknad för utbildningar. Utbildning är ju också ett krav i det nya regelverket. Användningen av drönare kommer sannolikt att öka relativt snabbt, och vi bedömer att användningsområdena kommer att bli fler i takt med att drönarna utvecklas. Det gör att vi tror att det kan finnas intresse att erbjuda utbildning även inom kvalificerad flygning, som flygning inom ramen för eller utanför standardscenarier.

Vår bedömning är att avgifterna för tillståndsprövning och tillsyn inte är på en så hög nivå att de kommer att hindra att en marknad etableras för utbildning. Därigenom ser vi att medborgare och näringsliv kommer att ha god tillgänglighet till utbildning.

6.8 Typexempel avgiftsförslag

Nedan ges några exempel på avgifter som påverkar medborgare och näringsliv.

6.8.1 Mäklare som vill använda drönare för att fotografera försäljningsobjekt.

I det här exemplet antar vi att en mäklare använder sig av en drönare som väger cirka 1,5 kilo och att hen behöver ett drönarkort enligt underkategori A2. Underkategori A2 innebär att piloten exempelvis kan flyga drönare som väger mer än 900 gram, mer avancerat och närmare än 150 meter från människor. I en stadsmiljö är det troligtvis svårt att bevisa att det inte finns människor inom 150 meter och därför behövs drönarkort inom den här underkategorin. Utöver drönarkortet ska mäklaren eller mäklarfirman registrera sig som operatör. Om mäklarfirman flyger inom underkategori A2 behövs inga fler tillstånd. Det innebär dock att de exempelvis inte får flyga

utom synhåll, inte högre än 120 meter upp i luften och inte över folksamlingar.

Enligt det här exemplet skulle det initiala avgiftsuttaget vara 250 kronor som utgörs av 150 kronor för att ta drönarkort inom underkategori A2 och 100 kronor för att registrera sig som drönaroperatör. Sedan tillkommer en årlig registerhållningsavgift för operatören på 50 kronor per år.

6.8.2 Förälder som köper en drönare till sitt barn för att använda på fritiden hemma

I det här exemplet antar vi att den drönare som en förälder köper till sitt barn väger under 900 gram och har en kamera. Vi antar också att drönaren inte är att betrakta som en leksak. Vidare antar vi att man flyger inom synhåll, under 120 meters höjd och över personer som är involverade i flygningen, dock inte folksamlingar. Den som flyger behöver skaffa sig ett drönarkort i underkategori A1. Man behöver också registrera sig som en operatör och personen som registrerar sig som operatör måste vara myndig.

Enligt det här exemplet skulle det initiala avgiftsuttaget vara 200 kronor. 100 kronor för att ta drönarkort inom underkategori A1 och 100 kronor för att registrera sig som en drönaroperatör. Sedan tillkommer en årlig registerhållningsavgift för operatören på 50 kronor per år.

6.8.3 Användning av drönare i den specifika kategorin enligt ett standardscenario

Ett elnätsföretag behöver utföra inspektioner av sina kraftledningar. För att få utföra operationer av det slaget behöver piloten utbilda sig i den specifika kategorin hos en erkänd utbildningsorganisation. Operatören behöver registrera sig och ansöka om tillstånd hos Transportstyrelsen. Antingen kan operatören ansöka om ett operativt tillstånd eller lämna in en deklARATION enligt ett standardscenario.

Om vi i det här exemplet utgår från att operatören ansöker om en operation enligt ett standardscenario skulle det initiala avgiftsuttaget vara 2 100 kronor. 800 kronor för att vi utfärdar ett drönarkort, 1 200 kronor för att lämna in en deklARATION enligt ett standardscenario och 100 kronor för att registrera sig som en drönaroperatör. De årliga avgifterna blir 7 950 kronor som fördelar sig på en årlig registerhållningsavgift för operatören på 50 kronor per år, 500 kronor i årsavgift för drönarkort, 5 100 kronor i grundläggande årsavgift för operatören och 2 300 kronor i årsavgift för varje standardscenario. I det här exemplet ingår ett standardscenario för att inspektera kraftledningar. Utöver de här avgifterna till Transportstyrelsen är det troligt att den erkända utbildningsorganisationen tar betalt för sin utbildning av fjärrpiloten.

7 Förslag på avgifter för beställningscentraler för taxitrafik

7.1 Beskrivning av området

Riksdagen har beslutat att införa en ny kategori taxitrafik. Beslutet innebär att möjligheten att få dispens från kravet på att ha taxameter i taxifordon tas bort. Istället måste den som har dispens välja mellan att skaffa taxameter eller att ingå i den nya kategorin taxitrafik. Den nya kategorin innebär att ett taxifordon som inte har någon taxameter ska vara utrustat med en särskild utrustning för taxifordon och att taxiföretaget ska ansluta fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral.

Transportstyrelsen ska pröva och utfärda tillstånd till dem som ansöker om att bli tillståndspliktiga beställningscentraler. Vi ska även utöva tillsyn över beställningscentralerna.

7.2 Transportstyrelsens förslag till avgifter

Transportstyrelsen föreslår följande avgifter

Beställningscentraler för taxitrafik	Förslag avgift
Tillsyn av beställningscentraler	Löpande avgift 1 400 kr per timme
Tillståndsprövning för att få driva en beställningscentral	Löpande avgift 1 400 kr per timme

För såväl tillståndsprövning som tillsyn av beställningscentraler föreslår vi löpande timtaxa på 1 400 kronor. Att vi föreslår timtaxa beror på att vi bedömer att det kommer att röra sig om mycket få beställningscentraler vilket gör det svårt att beräkna en nivå på en fast avgift.

7.3 Vilka konsekvenser medför avgifterna?

Den nya kategorin för taxitrafik innebär att av en ny form av taxiverksamhet införs. Det finns inga tillståndspliktiga beställningscentraler på marknaden i dag. Både fysiska och juridiska personer kommer att få möjlighet att ansöka om tillstånd att driva beställningscentral. Det är svårt att bedöma hur många aktörer som kommer att vilja ansöka, men det är troligtvis ett fåtal. Vi räknar i dagsläget med att det i snitt endast kommer att komma in en ansökan per år. Tänkbara intresserade aktörer är organisationer som redan bedriver verksamhet som beställningscentral i dess nuvarande form, särskilt sådana som hanterar samhällsbetalda transporter. Andra intresserade kan

vara de aktörer som driver redovisningscentraler – det finns i dag sex godkända redovisningscentraler. Det är också möjligt att det finns andra intresserade företag som utvecklat en liknande utrustning och som har ett intresse för taxibranschen.

En följd av det låga antalet ansökningar är att antalet tillsyner också uppskattas bli lågt, i snitt över perioden 2021–2025 tre per år.