

# Høringsnotat - utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2019

## 1. Innledning

Luftfartstilsynet har på anmodning fra Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til *Forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv.* (heretter kalt gebyrforskrift) gjeldende fra 2019. Gebyrforskriften har vært endret årlig, sist ved forskrift nr. 93 datert 22.januar 2018.

Tilsynsaktiviteten i Luftfartstilsynet skal finansieres gjennom gebyrer. De siste årene har Luftfartstilsynet hatt fokus på å effektivisere driften for å følge opp regjeringens satsning på fornying, forenkling og forbedring innenfor offentlig sektor og for å sikre en best mulig utnyttelse av tildelte ressurser. Utviklingen går i retning av digitale tjenester hvor bedre tilgjengelighet og brukervennlighet vektlegges. Gevinstene ved digitale tjenester er i tillegg til fleksible tjenester/leveranser for brukerne også kvalitetsforbedringer, effektivisering, og innsparing av ressurser. I dette arbeidet søkes det også samarbeid med andre offentlige etater, og Luftfartstilsynet har blant annet etablert et samarbeide med Statens vegvesen, Vegdirektoratet om gjennomføring av teorieksamen. Både dronepiloter og kandidater som skal ta teorieksamen for privatflygersertifikat nå kan avlegge eksamen ved alle landets trafikkstasjoner, en løsning som er mer tilgjengelig og langt mer fleksibel for brukeren.

Det arbeides kontinuerlig med å tilrettelegge for flere digitale tjenester. Dette arbeidet krever imidlertid både tilførsel av investeringsmidler og tilgjengelig personellmessige ressurser. En overgang til nettbaserte tjenester vil på lengre sikt kunne bidra til å holde kostnadene nede slik at gebyrene kan beholdes uendret eller reduseres.

## 2. Fastsettelse av gebyrer for 2019

Forslag til gebyrforskrift for 2019 er en videreføring av inneværende års gebyrforskrift. Det er imidlertid foretatt noen mindre endringer i forskriftsteksten, blant annet for å samsvare med endringer i regelverket eller endringer i rutiner og saksbehandling.

Gebyrene i gjeldende gebyrforskrift er så langt det er mulig fastsatt i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112/15 *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*, datert 07.10.2015. Luftfartstilsynet er omfattet av nettoføringsordningen for merverdiavgift i statsforvaltningen, og gebyrinntektene skal fullt ut dekke kostnadene ved å produsere den gebyrbelagte tjenesten inklusive merverdiavgift. Nettoføringsordningen medfører ingen endring i dette, jf. Finansdepartementets rundskriv R-116, datert 12.03.2015.

### 2.1 Om beregningsmodellen og forutsetninger for denne

I beregningsmodellen er Luftfartstilsynets oppgaver inndelt i hovedområdene direktoratsoppgaver og tilsynsoppgaver. Direktoratsoppgavene omfatter blant annet informasjon og samfunnskontakt, flysikkerhetsstyring, regelverksutvikling, internasjonal deltakelse, samfunnssikkerhet og beredskap, mens tilsynsoppgavene omfatter nye godkjenninger og all tilsynsvirksomhet. Det er foretatt beregning av gjennomsnittlig ressursbruk knyttet til de ulike arbeidsoppgavene både for tilsynsoppgaver som skal finansieres av gebyrer og direktoratsoppgavene som ikke er gebyrfinansiert. Relativ tidsbruk er estimert i antall dagsverk for de forskjellige aktivitetene, og dette er videre benyttet som fordelingsnøkkel ved beregning av kostnadene. Kostnader knyttet til ledelse og administrative oppgaver er forholdsmessig fordelt både på tilsynsoppgaver og direktoratsoppgaver.

Beregningsmodellen baserer seg på selvkostmetoden, hvor direkte kostnader som lønn, reise og andre faktiske kostnader per seksjon/avdeling er fordelt på seksjonens aktiviteter i henhold til ressursbruk. Indirekte kostnader/felleskostnader som husleie, strøm,

administrasjon mm er fordelt både på direktoratsoppgaver og tilsynsoppgaver i forhold til ressursbruk per oppgave.

Ved beregning av den enkelte gebyrsats ble kostnad for gjennomsnittlig tidsbruk, direkte relaterte kostnader samt tilhørende andel av indirekte kostnader lagt til grunn. Det vil alltid være endringer i ressursbruk på det enkelte området fra år til år, noe som medfører at kostnadene vil endres tilsvarende.

## 2.2 Beregnede kostnader og gebyrinntekter for tilsynsvirksomheten

I statsbudsjettet for 2017 fikk Luftfartstilsynet bevilget en midlertidig budsjettøkning knyttet til digitalisering og gebyrsatsene ble den gang i snitt økt med om lag 6 % for å dekke inn denne budsjettøkningen. Som følge av redusert bevilgning for driftskostnader i tråd med planlagt nedtrappingsplan knyttet til digitaliseringskostnadene ble de fleste gebyrsatsene i 2018 videreført uten økning, med unntak av bestemmelsene på securityområdet.

Luftfartstilsynets utgiftsramme for 2019 vil framgå i forslag til statsbudsjett 2019. Ved beregning av gebyrene er det lagt inn en antatt økning for lønns- og prisstigning med 2,9 %. Det er imidlertid forventet at kostnadsrammen for 2019 vil bli redusert med om lag 0,5 % i forhold til kostnadsrammen for inneværende år som følge av avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen (ABE-reformen). I tillegg er det tatt hensyn til en planlagt reduksjon i digitaliseringskostnadene. Samlet innebærer dette at den gjennomsnittlige økningen i gebyrsatsene utgjør om lag 1,6 %.

Gebyrinntektene for 2019 er på bakgrunn av dette anslått å bli om lag 141,1 millioner kroner. Fordelingen per gebyrområde er tilnærmet lik 2018.

<b>Fordeling av gebyrinntekter per område</b>	<b>Budsjett gebyrinntekt 2018</b>	<b>Anslag gebyrinntekt 2019</b>
Registrering av luftfartøy mv.	3,4	3,1
Flymedisin	2,6	2,8
Luftfartøy, Camo og flyverksted mm	29,7	30,0
Luftfartselskap og andre operative gebyrer	30,0	30,6
Skole, sertifikat og simulator mm	25,3	26,2
Flyplass	11,8	12,0
Flysikring	19,1	19,5
Security og bakgrunnssjekk	16,2	16,9
Sum tilsynsoppgaver	<b>138,1</b>	<b>141,1</b>

Alle beregninger av gebyrinntekter er gjort på grunnlag av erfaringstall og kjente endringer. Siden antall søknader, aktører og nye godkjenninger varierer fra år til år, vil også faktiske inntekter på de ulike områdene variere i tråd med aktiviteten. Kostnaden for det enkelte gebyrområdet vil likevel være om lag den samme, siden endringer i personellressurser vil måtte skje over tid, noe som forutsetter at endringene vedvarer.

## 3. Gjennomgang av forslag til gebyrforskrift for 2019

Forslag til gebyrforskrift for 2019 er i hovedsak en videreføring av gjeldende gebyrforskrift hvor gebyrsatsene er økt med 1,6 % for å dekke forventet lønns- og prisøkning.

På noen få områder har det imidlertid vært nødvendig å øke gebyrsatsene noe ut over forventet prisstigning for å bidra til bedre kostnadsdekning, dette er kommentert spesielt der det er aktuelt.

I vedlagte utkast til gebyrforskrift for 2019 er endringer i forskriftsteksten og ny tekst markert med rød skrift. Der hvor det er foreslått at en bestemmelse eller deler av en bestemmelse skal utgå, er dette markert med en gjennomgående strek gjennom teksten eller beløpet. Nedenfor gjennomgås de foreslåtte endringene i gebyrforskriften.

## **Kapittel II. Luftfartøy**

### § 14 Gebyr for utstedelse av luftdyktighetsbevis/særskilt luftdyktighetsbevis/Permit to Fly/særskilt flygetillatelse for ikke-erhvervsmessige luftfartøy som nevnt i EASA-forskriften, forordning (EF) nr. 216/2008 artikkel 4 nr. 4, jf. vedlegg II (Annex II-fartøy)

Produksjonsår for å regnes som historisk luftfartøy foreslås endret til 1969.

## **Kapittel IV. Luftfartsselskap mv.**

### § 24 Årsgebyr og gebyr for lisens/Air Operator's Certificate (AOC) til ervervsmessig luftfartsvirksomhet

Det er foreslått å øke gebyrsatsene i andre ledd, bokstav a til og med f med om lag 10 %, satsene i andre ledd bokstav g til og med m foreslås økt med 5 % for å oppnå bedre kostnadsdekning.

### § 28 Operasjon til lufthavn og aerial work

Overskriften er endret. Bestemmelsen i tidligere første ledd er flyttet til nytt annet ledd, og i nytt første ledd er det foreslått innført gebyr etter regning for saksbehandling knyttet til godkjenning av luftfartsoperatører i luftambulansetjeneste eller regelbundet ervervsmessig lufttransport til norsk kortbanelufthavn. Det er også foreslått en ny fast gebyrsats for saksbehandling/godkjenning av luftfartsoperatør som driver ikke-regelbundet ervervsmessig lufttransport.

## **Kapittel V. Andre operative tillatelser mv.**

### § 29 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av luftfartøy uten fører om bord (RPAS)

I Norge er flyging med droner regulert gjennom forskrift 30. november 2015 nr. 1404 om luftfartøy som ikke har fører om bord (droneforskriften). I denne forskriften skilles det mellom hobbyflyging og annen flyging med droner. Hvis man skal bruke droner til noe mer enn hobbyflyging må man være operatør, og operatørene deles inn i 3 kategorier ut fra nivå: RO1 (de minste dronene/enkleste operasjonene), RO2 (noe større droner/mer kompliserte operasjoner) og RO3 (de største dronene/mest kompliserte operasjonene).

EU er nå i sluttfasen med å få på plass et nytt dronerregelverk. Dette regelverket vil regulere all droneflyging, uavhengig av vekt og av om bruken er privat eller knytter seg til kommersiell virksomhet. Det nye regelverket vil altså gjelde for alle som flyr droner, også droner som er produsert og solgt som leketøy. Alle som flyr droner, med noen unntak, må registrere seg i et nytt nasjonalt dronerregister. Det er sannsynlig at registreringen må gjentas årlig.

RO1-operatører har frem til nå kun meldt fra til Luftfartstilsynet før de starter virksomhet. For å tilrettelegge for overgangen til nytt regelverk og det nye nasjonale registeret er det behov for at alle eksisterende RO1-operatører bekrefter at de fortsatt driver sin virksomhet.

Droneforskriften er derfor endret slik at alle som fortsatt skal drive som RO1-operatør må registrere seg på nytt innen 1.april 2019. Kostnadene for registrering av RO1-operatørene må dekkes av denne gruppen og det foreslås derfor innført et registreringsgebyr på kr 350 i nytt første ledd, de øvrige bestemmelsene er tilsvarende forskjøvet.

#### § 32 Gebyr for flyoppvisning, oppvisningstillatelse og ballong

Overskriften er endret til å også omfatte ballong, og det foreslås innført gebyr for behandling av søknad om tillatelse til bruk av forankret ballong eller tillatelse til slipp av friballong i nytt annet ledd.

### **Kapittel VI. Sertifikat og skoletillatelser mv.**

#### § 35 Gebyr for teoriprøver – piloter

I 2018 har eksamensordningen for teoriprøver til privatflygersertifikatet (PPL) blitt endret, slik at teorieksamen til privatflygersertifikatet nå gjennomføres på Statens vegvesens trafikkstasjoner over hele landet. Denne eksamensordningen er mer fleksibel og langt mer tilgjengelig for kandidatene. Luftfartstilsynet har fått gode tilbakemeldinger fra kandidater som har tatt eksamen gjennom den nye eksamensordningen. Etter innføring av elektronisk teorieksamen i samarbeide med Statens Vegvesen, vil papirbasert teorieksamen til PPL/LAPL ikke lenger bli arrangert, og det foreslås derfor å fjerne bestemmelsene i § 35 som gjelder papirbasert eksamen.

#### § 40 Gebyr for sertifikat eller kompetansebevis til flyteknisk personell

Bestemmelsen i tredje ledd som gjelder teoretisk eksamen/grunnutdanning for flyteknisk personell foreslås fjernet, da slik eksamen ikke lenger gjennomføres i regi av Luftfartstilsynet.

#### § 41 Gebyr for sertifikat til flygeledere og flygelederelever og autorisasjonsbevis til AFIS/HFIS-fullmektiger

Årsgebyr for innehaver av flygeledersertifikat og sertifikat for flygelederelever skal dekke saksbehandling knyttet til utstedelse, nye privilegier, påtegning i sertifikatet osv gjennom året. Vi ser at gebyret fortsatt er satt noe for lavt, gebyrsatsen i første ledd som gjelder årsgebyr for flygeleder og flygelederelev foreslås derfor økt med om lag 15 % for å oppnå bedre kostnadsdekning.

#### §42 Gebyr for godkjenning av flylege, flymedisinsk senter og utstedelse av legeattest mv.

Dispensasjonssøknader i tilknytning til legeattest for mikrofly er spesielt tidkrevende, og dagens gebyrsats dekker ikke kostnaden. Det er derfor foreslått en ny bestemmelse i tredje ledd bokstav b for dispensasjonssøknad som gjelder legeattest for mikrofly. De øvrige bestemmelsene er tilsvarende forskjøvet. Det foreslås i tillegg å øke gebyret i tredje ledd bokstav f som gjelder saksarbeid ved endring av utstederland betraktelig, da dette arbeidet er omfattende.

#### § 43 Årsgebyr og gebyr for utdannings- og skoletillatelser mv

Det foreslås innført et tilleggsgebyr i andre ledd, ny bokstav c for hvert ekstra undervisningssted hos DTO som driver undervisning på mer enn ett sted.

Det er fortsatt ikke full kostnadsdekning på områdene som gjelder tilsyn med utdanningsorganisasjonene ATO, Part 147 og institusjonell utdanning for flygere. Gebyrsatsene i andre ledd bokstavene d, j og m foreslås derfor økt med om lag 10 %.

#### § 44 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av syntetisk flygetrener

Også på dette gebyrområdet er det behov for å øke gebyrene ut over forventet prisstigning for å bedre kostnadsdekningen. Det foreslås derfor å øke satsene med om lag 10 %.

### **Kapittel VII. Flysikring**

#### § 46 Årsgebyr for tjenesteytere på flysikringsområdet og for kontrollflyorganisasjon

Ressursbruk knyttet til tilsyn med underveistjenesten (kontrollsentra/sektorgruppe) er noe mindre i og med at underveistjenesten nå utgjør én administrativ enhet. Gebyrsatsen i andre ledd, bokstav c er derfor foreslått redusert med om lag 10 %.

### **Kapittel VIII. Flyplass og security**

#### § 50 Sikkerhetsgodkjenning av leverandør av forsyninger til flyging, fraktleverandør, kjent avsender og andre aktører

I 2018 er det innført en nasjonal godkjenningsordning for instruktører, og forskriftsteksten er endret til å omfatte både sertifiserte og godkjente instruktører.

Det er foreslått en ny, lavere gebyrsats som gjelder i de tilfeller for utvidelse av sertifisering /godkjenning.

#### § 51 Årsgebyr for lufthavner, luftfartsselskaper og sertifisert instruktør

Begrepet «godkjent» er tatt inn i forskriftstekstens tredje ledd for å samsvare med nasjonal godkjenningsordning.

### **4. Den økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet**

Luftfartstilsynets totale budsjettamme for inneværende år (2018) er på 221,8 mill.kr som inkluderer ekstra budsjettmidler til digitalisering.

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2019 er Luftfartstilsynets utgiftsramme 229,9 mill.kr. Dette inkluderer en reduksjon i budsjettammen som følge av avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen, nedtrapping av midler til digitalisering og kompensasjon for lønns- og prisstigning.

### **5. Høringsinnspill**

Da det ikke er foreslått omfattende endringer i gebyrstrukturen eller gebyrsatsene er høringsfristen satt til seks uker. Alle interesserte inviteres til å komme med merknader til høringen. Det er ikke nødvendig å ha mottatt informasjon om høringen fra Luftfartstilsynet for å kunne gi sitt høringsinnspill.

Eventuelle kommentarer til vedlagte forskriftskast bes sendt skriftlig per e-post til:

[postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no) eller per brev til: Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø

Høringsinnspill bes merket med Luftfartstilsynets saksnummer 18/09503, og må være Luftfartstilsynet i hende innen onsdag 28.november 2018.

### **6. Ikrafttredelse**

Det foreslås at forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. trer i kraft **1. januar 2019**.