

# Høring - utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2023

## 1. Innledning

Luftfartstilsynet har på anmodning fra Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. (heretter kalt gebyrforskriften). Det antas at ny gebyrforskrift skal gjelde fra 1. januar 2023. Gebyrforskriften har vært endret årlig, sist ved forskrift 14. januar 2022 nr. 65. Samferdselsdepartementet har bedt Luftfartstilsynet om å sende forslaget til ny gebyrforskrift på høring.

## 2. Hvorfor foreslås det endringer i gebyrforskriften?

Luftfartstilsynet har i arbeidet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i Utredningsinstruksen – instruks om utredning av statlige tiltak for å få et best mulig grunnlag for revisjonen. Et minimumskrav er å besvare følgende spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

### 2.1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Samferdselsdepartementet har årlig oppdatert gebyrforskriften for Luftfartstilsynet. Oppdateringene skyldes delvis justeringer i gebyrnivået som følge av endringer i regelverket og andre forutsetninger, og delvis at Luftfartstilsynet får nye oppgaver som skal gebyrlegges.

Forslag til gebyrforskrift for 2023 er i stor grad en videreføring av inneværende års gebyrforskrift, men på enkelte områder er det foretatt nødvendige endringer for å klargjøre forskriftsteksten. I tillegg er det på noen områder foreslått tatt inn nye bestemmelser som følge av endringer i oppgaver eller regelverket.

Tilsynsaktiviteten i Luftfartstilsynet skal finansieres gjennom gebyrer. Luftfartstilsynet har gjennom flere år fokusert på å effektivisere driften for å sikre en best mulig utnyttelse av tildelte ressurser. Dette er blant annet gjennomført ved automatisering av manuelle oppgaver og innføring av flere digitale tjenester hvor bedre tilgjengelighet for brukerne og brukervennlighet er vektlagt. Gevinsten ved digitale tjenester er - i tillegg til fleksible tjenester/leveranser for brukerne - også kvalitetsforbedringer, effektivisering og innsparing av ressurser. Høringsinnspill i forbindelse med tidligere høring viser imidlertid at aktørene først og fremst har en forventning om at digitalisering/automatisering isolert sett skal innebære lavere gebyrsatser, og at forhold som større fleksibilitet, bedre tilgjengelighet og brukervennlighet ikke i særlig grad vektlegges hos aktørene. Vi ser derfor at den samlede effekten av våre digitaliserings-/automatiseringstiltak antakelig ikke er tilstrekkelig kommunisert til aktørene.

På noen områder hvor digitale tjenester er innført innebærer dette også økonomiske innsparinger for den enkelte bruker. Som eksempel kan det nevnes at samarbeidet med Statens Vegvesen om

gjennomføring av teorieksamen innebærer både reduserte gebyrsatser, bedre tilgjengelighet og fleksibilitet for kandidatene, i tillegg til reduserte reise- og oppholdskostnader for den enkelte i forbindelse med eksamen.

Arbeidet med å tilrettelegge for flere digitale tjenester krever tilførsel av investeringsmidler og at det er tilgjengelige personellressurser, både internt i Luftfartstilsynet og hos aktuelle samarbeidspartnere. For digitaliseringsprosjekter av et visst omfang er det ofte nødvendig å innhente ekstern konsulentbistand hvor kostnadsnivået som regel innebærer at det må gjennomføres tilbudskonkurranse etter reglene om offentlig anskaffelse. Nye datasystemer skal som regel utveksle data med våre eksisterende systemer, noe som også krever bistand fra og kapasitet hos de aktuelle systemleverandørene. Samlet innebærer dette at det ofte kan gå lang tid fra oppstart av et digitaliseringsprosjekt til tjenesten er tilgjengelig for aktørene.

Luftfartstilsynet arbeider med en større totalrevisjon av gebyrforskriften, men dette arbeidet er ikke kommet så langt at det kan danne grunnlag for forslaget til gebyrforskrift for 2023.

## **2.2. Hvilke tiltak er aktuelle?**

Samferdselsdepartementet har bedt Luftfartstilsynet om å utarbeide forslag til ny gebyrforskrift, noe som innebærer at andre tiltak derfor ikke er aktuelle.

## **2.3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?**

Saken innebærer ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

## **2.4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?**

Gebyrene i gjeldende gebyrforskrift er så langt det er mulig fastsatt i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112 (R-2015-112) *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*, datert 07.10.2015.

Luftfartstilsynets tilsynsarbeid skal finansieres gjennom gebyrer og det fastsettes årlig et inntektskrav som skal dekkes inn gjennom gebyrer. Inntektskravet for 2023 er ikke fastsatt, men det ventes at det vil være i størrelsesorden 167 millioner kroner.

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.

### 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, samfunnsikkerhet og beredskap. 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. 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 er kostnad ved gjennomsnittlig tidsbruk, og 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.

Luftfartstilsynet har over en tid gjennomført registrering av medgått tid per oppgave for å kontrollere og sikre at beregningsgrunnlaget for gebyrsatsene er korrekt i forhold til ressursbruk og andre direkte kostnader. I tilknytning til denne gjennomgangen arbeides det også med utvikling av en ny og forbedret beregningsmodell for gebyrsatsene.

#### Beregnete kostnader og gebyrinntekter for tilsynsvirksomheten

I hovedsak er gebyrsatsene økt med om lag 3 prosent for å dekke lønns- og prisvekst.

Tabellen er noe endret fra tidligere, men fordelingen av inntekt per gebyrområde er tilnærmet lik som for 2022.

<b>Gebyrinntekt per gebyrområde</b>	<b>Budsjett 2022</b>	<b>Estimert inntekt 2023</b>
Norges luftfartøyregister	3,5	3,6
Ubemannet luftfart - droner	15,9	16,4
Sertifikat	20,9	21
Bakgrunnsjekk	7,2	8
Flymedisin	3,9	4
Skole, utdanning, simulator	4,5	4,6
Operative godkjenninger	36,1	37,2
Flytekniske organisasjoner	6,7	6,9
Luftfartøy	21,7	22,3
Security	11,7	12,1
Flysikring	20,4	21
Flyplass	10,2	10,5
	<b>162,7</b>	<b>167,6</b>

All beregning av gebyrinntekter er gjort på grunnlag av erfaringstall fra tidligere år 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 - på kort sikt - være om lag den samme, siden endringer i Luftfartstilsynets kostnader til personellressurser vil måtte skje over tid. En reduksjon vil også forutsette at endringene blir varige.

#### Den økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynets ordinære bevilgning for inneværende år (2022) er på 268,8 mill.kr. I tillegg kommer en overføring av ubrukt bevilgning fra 2021 på 12,9 mill. kr. I supplerende tildelingsbrev er det imidlertid gitt et kutt i budsjetttrammen på 0,7 mill. kr. knyttet til reduksjon i reisekostnadene som følge av endrede reisevaner. Den samlede bevilgning for inneværende år er dermed på 281,0 mill.kr.

Luftfartstilsynets utgiftsramme for 2023 vil framgå i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2023.

### 2.5. Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?

Samferdselsdepartementet har som nevnt tidligere bedt Luftfartstilsynet om å utarbeide forslag til ny gebyrforskrift, noe som innebærer at andre tiltak derfor ikke er aktuelle.

### 2.6. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for vellykket gjennomføring er særlig knyttet til at forskriften får ikrafttredelse 1. januar 2023 eller så tett opp til dette tidspunktet som mulig.

Det foreslås at ny forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. skal tre i kraft 1. januar 2023.

## 3. Gjennomgang av forslag til endringer i gebyrforskriften

I vedlagte utkast til gebyrforskrift for 2023 er endringer i forskriftsteksten og ny tekst markert med rød farge. 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.

I de tilfellene der gebyrsatsen kun er endret med om lag 3 prosent er dette ikke nærmere kommentert. Under fremgår øvrige forslag til endringer i gebyrforskriften.

### § 1 Virkeområde

Det er i bestemmelsen vist til EASA-forskriften som gjennomfører blant annet EASA gebyrforordning. Det er mulig at denne forskriften vil bli opphevet og erstattet i forbindelse med gjennomføring av ny EASA basisforordning, se under § 14. Dersom dette skjer før ny gebyrforskrift blir vedtatt, så vil henvisningen bli korrigert. Dersom dette skjer etter vedtakelse av ny gebyrforskrift vil henvisningen bli oppdatert gjennom vedtakelse av ny EASA-forskrift.

### § 14 Gebyr for ikke-erhvervsmessige luftfartøy som nevnt i EASA-forskriften, forordning (EF) nr. 216/2008 artikkel 4 nr. 4, jf. vedlegg II (Annex II-fartøy)

Overskriften er endret og første ledd foreslås fjernet, begge deler for å forenkle bestemmelsen. I tillegg er det foreslått innført et nytt annet ledd som gjelder gebyr for utstedelse av N-ARC.

Produksjonsår for å regnes som historisk luftfartøy foreslås endret til 1973.

I bestemmelsen er det flere ganger referert til forordning (EF) nr. 216/2008, som ofte omtales som EASA basisforordning. Det er vedtatt en ny basisforordning som for EU-landene har erstattet forordningen; forordning (EU) 2018/1139. Forordningen er på høringstidspunktet ikke tatt inn i EØS-avtalen og ikke gjennomført i norsk rett. Dersom forordningen skulle bli tatt inn i norsk rett før gebyrforskriften vedtas, vil henvisningen i overskriften og forskriftsteksten endres til forordning (EU) 2018/1139.

I den nye forordningen er det som tidligere i forordning (EF) nr. 216/2008 ble omtalt som vedlegg II (anneks II-fartøy), nå omtalt i vedlegg I og vil følgelig bli omtalt som anneks I-fartøy. Også dette vil bli oppdatert dersom ny forordning (EU) 2018/1139 blir tatt inn i norsk rett før ny gebyrforskrift vedtas.

Dersom forordningen først tas inn i norsk rett etter vedtakelse av ny gebyrforskrift, vil henvisningene bli oppdatert som ledd i gjennomføringen av forordning (EU) 2018/1139.

### **§ 16 Årsgebyr for luftfartøy med luftdyktighetsbevis/særskilt luftdyktighetsbevis/Airworthiness Review Certificate (ARC)/N-ARC**

Begrepet vedlikeholdsrapport er endret til N-ARC både i overskriften og i selve bestemmelsen for å gjenspeile endringer på det aktuelle området.

### **§ 17 Gebyr for typeakseptering, konstruksjons-, modifikasjons- og reparasjonsgranskning av luftfartøy og annet flymateriell**

I forbindelse med arbeidet med gebyrforskriften, så har det blitt klart at gebyrbestemmelsen i § 17 ikke har vært benyttet korrekt. Fra vedtakelse av ny gebyrforskrift for 2023 vil bestemmelsen bli benyttet for alle tilfeller som faller inn under denne. Dette innebærer at det vil påløpe gebyr etter regning for Luftfartstilsynets arbeid med typeakseptering, konstruksjons- modifikasjons- og reparasjonsgranskning av Annex II-luftfartøy i samsvar med det som er fastsatt i bestemmelsen.

### **§ 21 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av andre tekniske organisasjoner eller personell**

I første ledd foreslås begrepet Part 66 Stand Alone Airworthiness Review Staff endret til Part 66 Independent Airworthiness Review for å gjenspeile endret begrepsbruk. I tillegg foreslås det at bestemmelsen om årsgebyr for innehaver av slik godkjenning utgår.

Det er videre foreslått et nytt annet ledd med gebyr for godkjenning av luftdyktighetsgransker for nasjonalt sertifisert luftfartøy og for godkjenning av luftdyktighetsgransker for eget amatørbygd luftfartøy. Dette er nye kategorier luftdyktighetsgranskere.

### **§ 22 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av organisasjon som designer flymateriell**

Minimumsbeløpene for godkjenning av organisasjon som designer flymateriell foreslås fjernet. Endringen innebærer ingen realitetsendring. Minimumsbeløpene var kun tatt inn for å indikere for søkere hvilket nivå gebyr etter regning for dette området normalt vil være på.

### **§ 28 Operasjon til lufthavn og aerial work**

Gebyret for godkjenning av luftfartsoperatører som driver ikke-regelbundet ervervsmessig lufttransport på norsk lufthavn med krav om særlig godkjenning (compliance review) er foreslått økt betydelig. Dagens gebyrsats dekker ikke gjennomsnittskostnaden ved behandling av slike søknader. Luftfartsoperatører som har behov for slik godkjenning søker ofte svært sent slik at det påløper ekstra kostnader i form av overtid.

### **§ 41 Gebyr for ferdighetskontroll (rettighetsforlengelse) – piloter**

Gebyr for ferdighetskontroll (rettighetsforlengelse) for innehaver av CPL/ATPL-sertifikat er foreslått redusert med om lag 15 pst. da nye beregninger viser at kostnaden på området er noe redusert.

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

For første gang godkjenning av flylege eller allmennlege som utsteder legeattest for LAPL, foreslås det i første ledd å endre fra gebyr etter regning til en fast gebyrsats. Dette innebærer at kostnaden knyttet til godkjenningen blir lik uavhengig av hvor legen er lokalisert. Bestemmelsene om gebyr for flylege med kontorsted utenfor Norge er flyttet til nytt tredje ledd. For tilsyn med disse foreslås et fast årsgebyr, i tillegg til at det påløper reise- og oppholdskostnader når det gjennomføres stedlig tilsyn.

I andre ledd foreslås tillegget per flymedisinsk undersøkelse for kabinansatte redusert til kr 200, mens tillegget for øvrige gjennomførte flymedisinske undersøkelser ikke foreslås endret. Tidsrommet for beregning av tilleggene er endret til perioden 1.oktober 2022 til 30. september 2023.

Det foreslås at gebyr for arbeidet med kopi av komplett medisinsk saksmappe i fjerde ledd bokstav d utgår.

#### **§ 52 Gebyr for kontrollflyorganisasjon**

Det foreslås at minimumsbeløpet for godkjenning av kontrollflyorganisasjon utgår.

#### **§ 53 Gebyr for søknad om opprettelse av forbudt område, restriksjonsområde og fareområde**

Bestemmelsen om gebyr etter regning ved søknad om opprettelse av forbudt område, restriksjons- og fareområde er foreslått endret til også å omfatte geografisk UAS-område, radiopåbudssone, transponderpåbudssone og andre soner eller områder med krav til alternativ type overvåknings- eller kommunikasjonsutstyr. Overskriften er endret tilsvarende. Endringene kommer som følge av nytt regelverk på området.

#### **§ 54 Gebyr for tjenesteyter U-space**

Det foreslås tatt inn en ny paragraf med bestemmelse om gebyr etter regning jf. § 4 for sertifisering av tjenesteyter innenfor området U-space (USSP og CISP).

#### **§ 58 Gebyr for bakgrunnssjekk i luftfarten**

Bestemmelsen om gebyr for bakgrunnssjekk av enkeltpersoner foreslås flyttet til ny paragraf 58. Det er innført nytt regelverk på området, og det er nå to typer bakgrunnssjekk: utvidet bakgrunnssjekk og standard bakgrunnssjekk. Standard bakgrunnssjekk har en gyldighetstid på 3 år, mot 5 år tidligere. Personer med utvidet bakgrunnssjekk må i utgangspunktet søke årlig om godkjenning. Gebyret for søknad om bakgrunnssjekk er det samme, kroner 460 kroner dersom man søker gjennom offisiell portal, og kr. 580 dersom man søker på papirsøknad.

Luftfartstilsynet arbeider med å få på plass en løsning der de som innehar utvidet bakgrunnssjekk årlig kan fornye sin bakgrunnssjekk gjennom en elektronisk løsning. Løsningen vil innebære at man ikke vil trenge å sende inn ny søknad årlig, søke om politiattest, fremlegge dokumentasjon osv. For enkelte vil Luftfartstilsynet basert på opplysninger som foreligger igangsette ordinær saksbehandling, og i den forbindelse be om at det fremlegges politiattest og eventuelt annen informasjon. Det er kostnader både med å etablere denne løsningen, og arbeidet for kontroll av at vilkårene for å inneha utvidet bakgrunnssjekk er oppfylt for hver enkelt. For å dekke samlet kostnad foreslås innført et gebyr på kr 240 for årlig elektronisk fornyelse av utvidet bakgrunnssjekk.

## **4. Høring**

Interesserte som har kommentarer til forslaget til endringer bes om å sende disse til Luftfartstilsynet, primært per e-post til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Høringsuttalelser bes merket med referansenummer 22/07398. Det er ikke nødvendig å ha mottatt informasjon om høringen fra Luftfartstilsynet for å kunne gi sitt høringsinnspill.

Høringsfrist 25. november 2022.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

- Seniorrådgiver Toril Emma Madsen, [tem@caa.no](mailto:tem@caa.no)