

Høring - utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2025

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 vil gjelde fra 1. januar 2025. Gebyrforskriften har vært endret årlig, sist ved forskrift 21. desember 2023 nr. 2374. 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.

Luftfartstilsynet har tidligere informert om at det er igangsatt en totalrevisjon av gebyrforskriften hvor hovedformålet er å forbedre og forenkle innholdet i forskriften. I dette arbeidet har vi blant annet sett på gebyrmodellene i andre land som har en sammenlignbar finansieringsmodell av luftfartsmyndigheten, for eksempel Sverige. Dette arbeidet er omfattende og vil derfor strekke seg videre utover i tid. På flere gebyrområder er arbeidet imidlertid kommet så langt at det gir grunnlag for å foreslå endringer i utkast til gebyrforskrift for 2025. For de øvrige områdene vil Luftfartstilsynet fortsette arbeidet inntil alle gebyrområder er gjennomgått.

Tilsynsaktiviteten i Luftfartstilsynet skal finansieres gjennom gebyrer. Luftfartstilsynet har gjennom flere år satt søkelyset på å effektivisere driften for å sikre en best mulig utnyttelse av tildelte ressurser. Vi har også fokusert på å holde driftskostnadene så lave som mulig til tross for prisstigning på flere områder. Automatisering av manuelle oppgaver og innføring av flere digitale tjenester gir også bedre brukervennlighet og tilgjengelighet for brukerne. Gevinsten ved digitale tjenester er - i tillegg til fleksible tjenester/leveranser for brukerne - også kvalitetsforbedringer, effektivisering og ressursbesparelser.

Arbeidet med å tilrettelegge for flere digitale tjenester krever imidlertid tilførsel av investeringsmidler og at det er tilgjengelige personellressurser, både internt i Luftfartstilsynet og hos aktuelle samarbeidspartnere. For digitaliseringsprosjekter av et visst omfang vil det være nødvendig å

innhente ekstern konsulentbistand. Kostnadsnivået innebærer i de fleste tilfellene 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 kan gå lang tid fra oppstart av et digitaliseringsprosjekt til tjenesten er tilgjengelig for aktørene. Luftfartstilsynet har for tiden flere større pågående digitaliseringsprosjekter, blant annet innenfor sertifikatområdet og avvikshåndtering.

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. Inntektskravet for 2025 er ikke fastsatt, men det ventes at det vil være i størrelsesorden 155 millioner kroner.

Om beregningsmodellen og forutsetninger for denne

I beregningsmodellen er Luftfartstilsynets oppgaver inndelt i hovedområdene direktoratsoppgaver og tilsynsoppgaver. Direktoratsoppgavene omfatter blant annet flysikkerhetsstyring, regelverksarbeid, sikkerhetsformidling, internasjonal deltakelse, samfunnssikkerhet og beredskap og informasjon og samfunnskontakt. Tilsynsoppgavene omfatter nye godkjenninger og all tilsynsvirksomhet.

Luftfartstilsynet har over 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 etableres det også en ny og forbedret beregningsmodell for gebyrsatsene.

Beregningsmodellen baserer seg på selvkostmetoden. Direkte kostnader som lønn, reise, kompetanse og andre faktiske driftskostnader per seksjon/avdeling er fordelt på seksjonens/avdelingens aktiviteter i forhold til ressursbruk. Felles driftskostnader som husleie, strøm, IT-kostnader osv. og kostnader knyttet til ledelse og administrative oppgaver er forholdsmessig fordelt både på tilsynsoppgaver og direktoratsoppgaver.

I modellen beregnes det gjennomsnittlig ressursbruk knyttet til de ulike arbeidsoppgavene både for tilsynsoppgaver som skal finansieres av gebyrer og direktoratsoppgavene som ikke er gebyrfinansiert. Faktisk tidsbruk er omregnet til antall dagsverk for de forskjellige oppgavene, og dette er videre benyttet som fordelingsnøkkel ved beregning av kostnader.

Ved beregning av den enkelte gebyrsats er kostnad ved gjennomsnittlig tidsbruk, direkte relaterte kostnader og 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 endres tilsvarende.

Arbeidet med gjennomgang og kvalitetssikring av data som benyttes i gebyrberegningsmodellen er omfattende. På de gebyrområdene hvor det er identifisert avvik mellom dagens gebyrsats og kostnaden ved å produsere tjenesten er det foreslått endring i gebyrsatsene og/eller gebyrstrukturen. Andre gebyrområder vil bli ytterligere gjennomgått og kvalitetssikret slik at endringene kan tas inn ved en senere revisjon av gebyrforskriften.

Beregnete kostnader og gebyrinntekter for tilsynsvirksomheten

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 i personellressursene vil også forutsette at endringen på det aktuelle gebyrområdet blir varige.

Den økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynets ordinære bevilgning for inneværende år (2024) er på 305,5 millioner kroner. I tillegg kommer en overføring av ubrukt bevilgning fra 2023 på om lag 7,3 millioner kroner. Samlet utgjør dette en budsjettamme for inneværende år på 312,8 millioner kroner.

Luftfartstilsynets utgiftsramme for 2025 vil framgå i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2025.

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 2025 eller så tett opp til dette tidspunktet som mulig.

Det foreslås at ny forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. trer i kraft 1. januar 2025.

3. Gjennomgang av forslag til endringer i gebyrforskriften

I vedlagte utkast til gebyrforskrift for 2025 er endringer i forskriftsteksten og ny tekst markert med rød farge. Der det er foreslått at en bestemmelse eller deler av en bestemmelse skal utgå, er dette markert med en gjennomgående strek gjennom teksten eller beløpet.

Der det er foreslått ny gebyrstruktur eller andre vesentlige endringer i gebyrene er dette kommentert nedenfor. På gebyrområder hvor gebyrsatsene bare er prisjustert med om lag 4,5 prosent for å dekke inn lønns- og prisvekst er dette ikke nærmere kommentert. Der det i gjeldende forskrift er referert til Annex-II fartøy er dette endret til Annex-I fartøy.

§ 1 Virkeområde

Det er i bestemmelsen vist til EASA-forskriften som gjennomfører blant annet EASA gebyrforordning. EASA-forskriften er opphevet og erstattet i forbindelse med gjennomføring av ny EASA basisforordning 2018/1139.

§ 9 Virkning av manglende betaling

Ordlyden i andre ledd er foreslått endret for å klargjøre at tilsynsoppgaver likevel vil utføres også i de tilfeller det foreligger utbetalte gebyrkrav.

§ 14 Gebyr for ikke-erhvervsmessige luftfartøy som nevnt i EASA-forskriften, forordning (EF) nr. 2028/1139 artikkel 2 nr. 3 bokstav d, jf. vedlegg I (Annex I-fartøy)

Henvisning til EASA-forskriften i overskriften er endret i tråd med ny forordning. Produksjonsår for å regnes som historisk luftfartøy foreslås endret til 1975.

§ 19 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av organisasjon som administrerer luftfartøy og vedlikehold av disse.

Kostnadsberegningene viser at inntektene fra årsgebyrene for CAMO fortsatt ikke dekker kostnadene ved tilsyn og oppfølging. I gebyrforskriften for 2024 ble grunngbyret økt for å bidra til bedre kostnadsdekning. Vi ser at dette ikke er tilstrekkelig, og det foreslås derfor en ytterligere økning i grunngbyret. Ut over dette foreslås nye tilleggsgebyrer for innehaver av Subpart I rettighet Airworthiness Review og for rettighet til å utstede Permit to fly. Øvrige gebyrsatser prisjusteres.

§ 20 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av flyverksteder som utfører vedlikehold, modifisering og reparasjon av flymateriell og organisasjoner som administrere luftfartøy (Part-145/Part M/subpart F/Part-CAO) mv.

I gebyrforskrift for 2024 ble laveste årsgebyrsats økt for å bidra til noe bedre kostnadsdekning. Gapet mellom kostnad og gebyrinntekten på dette området er fortsatt betydelig, særlig i de laveste gebyrkategoriene. Det er også slik at dagens inndeling på grunnlag av antall ansatte i organisasjonen ikke reflekterer ressursbruken. Luftfartstilsynets tilsynskostnader påvirkes i hovedsak av de rettigheter den enkelte organisasjon innehar. Det er derfor foreslått en helt ny gebyrstruktur på dette området.

Tilsynsarbeidet med Part-145-godkjent organisasjon består blant annet i gjennomgang av alle rettigheter som den enkelte organisasjon har. Dette innebærer at ressursbruken øker i forhold til det antall rettigheter organisasjonen har. Det er derfor foreslått å innføre et grunngbyr for alle organisasjoner som har Part-145 godkjenning, og et tillegg for hver rettighet. Dette vil gi en mer hensiktsmessig fordeling av tilsynskostnadene.

Det nye gebyrstrukturen vil for noen aktører medføre at årsgebyret økes betraktelig. Vi har forståelse for at økningen kan være krevende for enkelte aktører, likevel er det slik at Luftfartstilsynets tilsynskostnader på dette området må dekkes inn gjennom gebyr.

Tilsyn med baser som har vedlikeholdsrettigheter gjennomføres som regel hvert annet år, det vil si innenfor en 24 måneders periode. I dagens gebyrforskrift er det en fast gebyrsats som faktureres etter utført tilsyn. Det foreslås å endre dette slik at gebyret i stedet inngår som et årlig tillegg til årsgebyret basert på det antall baser den enkelte aktører har. Tilleggsgebyret foreslås å utgjøre halvparten av dagens gebyrsats for basestasjoner og et langt lavere gebyr for tilsyn med linjestasjon. Det er ikke foreslått endring når det gjelder gebyr for tilsyn med baser utenfor Norge.

I gjeldende gebyrforskrift regulerer de samme gebyrbestemmelsene både Part-145-organisasjoner og Part-CAO-organisasjoner. Part 145-organisasjoner er langt mer kompleks enn Part-CAO organisasjoner, og forskjellen vises blant annet i regelverkskrav. Dette innebærer at tilsynsarbeidet knyttet til Part-CAO krever noe mindre ressursbruk sammenlignet med tilsynet med Part-145-organisasjoner. I utkast til gebyrbestemmelser for 2025 er det derfor foreslått egne gebyrsatser for

Part-CAO i et nytt ledd i § 20.

§ 23 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av organisasjon som produserer flymateriell

Dagens inndeling i kategorier på grunnlag av antall ansatte i organisasjonen gir ikke et hensiktsmessig utgangspunkt for å beregne gebyrsatser for Part 21-organisasjoner. Det er derfor foreslått en ny struktur for inndeling i gebyrkategorier, basert på et grunngebyr for å være godkjent som Part 21-organisasjon og et tillegg for hver C-rettighet som organisasjonen har på sin godkjenning. For Part 21-organisasjoner som har baser i Norge er det foreslått innført et fast årlig tilleggsgebyr per godkjent base i stedet for dagens innretning hvor gebyr belastes etter gjennomført tilsyn. Det er ikke foreslått endring når det gjelder gebyr for tilsyn med baser utenfor Norge.

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

Dagens inndeling i kategorier på grunnlag av vektklasse og antall fartøy gir ikke i tilstrekkelig grad en hensiktsmessig fordeling av tilsynskostnadene mellom de forskjellige aktørene. Luftfartstilsynet har i de siste årene også mottatt hørings svar som påpeker svakheter med dagens gebyrinnretning. Det er derfor foreslått en helt ny struktur for inndeling i gebyrkategorier, basert på et grunngebyr for å inneha AOC/lisens og et tillegg i grunngebyret for hver rettighet som krever spesifikk godkjenning. Det foreslås egne vekt kategorier for fly og helikopter.

For å forenkle gebyrinnretningen er blant annet gebyr for tilsyn med sekundærbaser foreslått lagt som et tillegg til årsgebyret, men med en lavere gebyrsats per base i forhold til dagens gebyr.

Luftfartstilsynets kostnader ved tilsyn skal dekkes inn gjennom gebyrene og den nye gebyrstrukturen er innrettet for å oppnå en mer hensiktsmessig fordeling av kostnadene. Tilsyn med AOC organisasjoner krever høy kompetanse hos de aktuelle inspektørene, og det er knyttet betydelige kostnader til opprettholdelse av den nødvendige kompetansen, noe som igjen påvirker gebyrsatsene.

Den foreslåtte gebyrstrukturen vil bidra til en bedre kostnadsfordeling, men for noen aktører vil det også medføre at årsgebyret økes betraktelig, mens andre aktører vil få et noe lavere årsgebyr i forhold til dagens gebyrordning.

§ 26 Årsgebyr og gebyr for luftfartsoperatører som driver luftfartsoperasjoner etter selverklæring

Det er også foreslått en ny gebyrstruktur for deklarererte organisasjoner og Statsluftfart med samme innretning som for AOC organisasjoner.

§ 31 Gebyr for tillatelse til flyging i restriksjonsområde

Det foreslås innført en fast, lavere gebyrsats for behandling av søknad om forlengelse av tillatelse til flyging i restriksjonsområde.

§ 32 Gebyr for registrering

Det foreligger en avtale med Norges Luftsportsforbund (NLF) om masseregistrering av deres medlemmer som flyr modellfly etter godkjent sikkerhetssystem. Disse medlemmene skal ikke gjennomføre kunnskapsprøve, og det er derfor foreslått en ny bestemmelse om lavere gebyrsats i et nytt annet ledd for slik masseregistrering.

§ 35 Gebyr for godkjenning og årsgebyr for UAS-operatører i spesifikk kategori

Det er foreslått en mindre justering i ordlyden i § 35 tredje ledd.

§ 39 Generelle bestemmelser om gebyr for luftfartssertifikat mv

Det er foreslått innført et nytt gebyr for saksbehandling knyttet til overføring av sertifikat fra Norge til annen EASA-medlemsstat for å dekke kostnader til ressursbruk på dette området.

§ 41 Gebyr for utstedelse av sertifikat og rettighet etter ferdighetsprøve (skill test) – piloter

Gjennomgang av tidsbruk knyttet til utstedelse av sertifikat mv viser at det er behov for utjevning i gebyrsatsene som gjelder sertifikat og rettigheter for trafikkflygere i forhold til sertifikat og rettigheter som i hovedsak benyttes privat. Det foreslås derfor å øke gebyrsatsene for LAPL/PPL-sertifikat og utstedelse av klasserettighet mv med om lag 15 prosent, samtidig som rettigheter knyttet til CPL/ATPL og utstedelse av typerettigheter foreslås tilsvarende redusert.

Kolonnene for utstedelse av sertifikat og ferdighetsprøve for LAPL og PPL er slått sammen for å gi bedre oversikt. Kolonnene som gjelder utstedelse og ferdighetsprøve for CPL og ATPL-sertifikat er også slått sammen og MPL-sertifikat tatt inn i bestemmelsen. Det er videre foreslått endringer ordlyden i første ledd bokstav b og c for å klargjøre bestemmelsene.

§ 42 Gebyr for ferdighetskontroll (rettighetsforlengelse) – piloter

MPL-sertifikat er tatt inn i bestemmelsen og ordlyden i første ledd bokstav b er foreslått endret for å klargjøre bestemmelsen.

§ 45 Gebyr for sertifikat eller kompetansebevis til flyteknisk personell

Det er foreslått flere endringer i gebyrbestemmelsene for sertifikat eller kompetansebevis til flyteknisk personell for å bedre reflektere ressursbruk på dette området. Ordlyden i første ledd bokstav a er noe endret og gebyret for utstedelse eller utvidelse av Part-66 AML er foreslått redusert med om lag 15 prosent da dagens gebyrsats er satt noe høyt i forhold til ressursbruk.

Videre er bestemmelsen i bokstav b endret og det er innført en ny gebyrsats for utstedelse eller utvidelse med ny kategori og gebyr for overføring av sertifikat fra annen EASA- medlemsstat.

I ny bokstav d er det foreslått et nytt gebyr for typeevaluering. Dette gebyret er satt forholdsvis høyt fordi det også skal dekke reiseutgifter for Luftfartstilsynets inspektør. Det er også foreslått et nytt fast gebyr for utstedelse av rapport for eksamenskreditt i de tilfeller moduleksamen er 8 år eller eldre.

Bestemmelsen i tredje ledd er foreslått forenklet, i tillegg foreslås at bestemmelsen i fjerde ledd utgår da den ikke lenger er aktuell.

§ 46 Gebyr for sertifikat til flygeledere og flygelederelever og autorisasjonsbevis til AFIS/FIS-personell.

Betegnelsen AFIS/HFIS-fullmektig er foreslått erstattet med AFIS/FIS-personell for å gjenspeile begrep i regelverket. Det er videre foreslått et lavere gebyr for konvertering av flygeledersertifikat fra EØS-land da saksbehandlingen i disse sakene er mindre ressurskrevende i forhold til saksbehandling ved konvertering av flygeledersertifikat fra land utenfor EØS

Det er foreslått en todeling av gebyr knyttet til autorisasjon av AFIS/FIS-personell. Det foreslås et nytt gebyr for utstedelse av autorisasjonsbevis for AFIS/FIS-personell når prøve gjennomføres uten bruk av kontrollant fra Luftfartstilsynet. I de tilfeller det benyttes kontrollant fra Luftfartstilsynet ved gjennomføring av autorisasjonsprøve er det foreslått et tillegg som skal dekke medgått tid og reisekostnader.

Gebyr for duplikat av flygeledersertifikat eller autorisasjonsbevis er foreslått fjernet da det ikke lenger er relevant.

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

For å kunne dekke Luftfartstilsynets kostnader med tilsyn og oppfølging av godkjent allmennlege som utsteder legeattest for LAPL er det foreslått innført et fast årsgebyr på kr 800. Gebyret per gjennomført undersøkelse for allmennlege som utsteder legeattest for LAPL er foreslått redusert. Øvrige årsgebyrsatser er foreslått prisjustert.

§ 48 Årsgebyr og gebyr for utdannings- og skoletillatelse mv.

Årsgebyr for ATO som er tilknyttet operatør med AOC, flyteknisk skole (Part 147) og utdanningsorganisasjon for flygeledere (institusjonell utdanning) er foreslått økt med om lag 10 prosent.

§ 51 Årsgebyr for tjenesteytere på flysikringsområdet

Det er foreslått endring i bestemmelsens sjettede ledd ved at det er tatt inn en ny kategori for organisasjon som er sertifisert for MET-observasjonstjeneste. For å klargjøre at det dreier seg om to forskjellige sertifiseringer er begrepet MET-tjeneste endret til MET-varslings-tjeneste.

§ 53 Gebyr for kontrollflyorganisasjon

Det foreslås innført et tillegg i årsgebyret for hver deltjeneste kontrollflyorganisasjonen er sertifisert for.

§ 56 Gebyr for konsesjon for flyplass

Gebyr for søknad om midlertidig forlengelse av gjeldende konsesjon er foreslått redusert.

§ 58 Sikkerhetsgodkjenning av leverandør av forsyning til flyging, fraktleverandør, kjent avsender, transportør og andre aktører

Nytt regelverk på securityområdet innebærer myndighetsgodkjenning av transportører på fraktområdet. Regelverket trer i kraft fra 2027, men arbeidet med godkjenninger vil starte allerede i 2025/2026. Det er estimert at ressursbruk/arbeidsomfang vil være sammenlignbart med godkjenning av kjent avsender, gebyr for godkjenning av transportør er derfor foreslått på samme nivå.

§ 59 Gebyr for bakgrunnssjekk i luftfarten

Gebyrsatsene for elektronisk søknad om bakgrunnssjekk og for årlig elektronisk fornyelse av utvidet bakgrunnssjekk foreslås redusert med om lag 10 prosent.

§ 60 Gebyr for prøver og godkjenning av sikkerhetspersonell

Regelverket på securityområdet krever at sikkerhetspersonell skal gjennomføre prøver og godkjennes av myndigheten. Det foreslås innført bestemmelser i ny § 60 for sertifisering, resertifisering og tilleggssertifisering for sikkerhetspersonell. I tillegg er det foreslått gebyr for teoriprøve og prøve i SIIT (bildefortolkningstest) i de tilfeller hvor første prøvoforsøk ikke blir bestått.

Etterfølgende bestemmelser fra og med § 61 vil få ny nummerering.

§ 61 Årsgebyr for lufthavner, luftfartsselskaper og sertifisert instruktør

Årsgebyrene på securityområdet dekker ikke fullt ut tilsynskostnadene på dette området. Det foreslås derfor å øke gebyrsatsene med om lag 10 prosent for å oppnå en bedre kostnadsdekning.

§ 62 Årsgebyr for sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, leverandør av forsyninger, transportør og kjent avsender

Årsgebyr for sikkerhetsgodkjent fraktleverandør og leverandør av forsyninger foreslås økt med om lag 10 prosent. Årsgebyret for kjent avsender er foreslått økt med om lag 50 prosent da gebyrinntektene ikke dekker tilsynskostnadene på dette området.

Det foreslås en ny bestemmelse i femte ledd om årsgebyr for godkjent transportør.

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. Høringsuttalelser bes merket med referansenummer 24/30603. Det er ikke nødvendig å ha mottatt informasjon om høringen fra Luftfartstilsynet for å kunne gi sitt høringsinnspill.

Høringsfrist er 2. desember 2024.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

- Juridisk seniorrådgiver Sandra Eilertsen, sei@caa.no
- Seniorrådgiver Toril Emma Madsen, tem@caa.no