

Notat

Saksbehandler

Toril Emma Madsen, tlf. +47 98261695

Til
Høringsliste

Høringsnotat - utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv for 2020

1. Innledning

Luftfartstilsynet har på anmodning fra Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til *Forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv.* (heretter kalt gebyrforskrift) gjeldende fra 2020. Gebyrforskriften har vært endret årlig, sist ved forskrift nr. 2202 datert 20. desember 2018.

Tilsynsaktiviteten i Luftfartstilsynet skal finansieres gjennom gebyrer. Luftfartstilsynet har fokus på å effektivisere driften for å sikre en best mulig utnyttelse av tildelte ressurser, dette skjer blant annet ved automatisering av manuelle oppgaver og flere 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 er det også etablert samarbeid med andre offentlige etater, blant annet med Statens vegvesen, Vegdirektoratet om gjennomføring av teorieksamen.

Arbeidet med å tilrettelegge for digitale tjenester krever 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.

Nytt droneregelverk er vedtatt i EU og 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. Regelverket stiller krav til at alle som flyr droner, med noen unntak, må registrere seg i et nasjonalt droneregister. Det er sannsynlig at registreringen må gjentas årlig. Det nye EU-regelverket vil innebære behov for visse omlegginger av gebyrbestemmelsene på området. Luftfartstilsynet har per i dag ikke full oversikt over alle praktiske konsekvenser av de nye regelverket, og det er derfor ikke mulig å utarbeide et konkret gebyrforslag for droneområdet. Det vil på et senere tidspunkt bli foreslått nye gebyrbestemmelser for droneområdet før det felleseuropeiske regelverket trer i kraft i 2020.

2. Fastsettelse av gebyrer for 2020

Forslag til gebyrforskrift for 2020 er i stor grad en videreføring av inneværende års gebyrforskrift, men med nødvendige justeringer i forskriftsteksten på enkelte områder på bakgrunn av endringer i regelverket, dette gjelder blant annet for ubemannede luftfartøy/droner.

Gebyrene i gjeldende gebyrforskrift er så langt det er mulig fastsatt i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112/15 *Bestemmelser om statlig gebyr og avgifts-finansiering*, 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. 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

Luftfartstilsynets utgiftsramme for 2020 er i forslag til statsbudsjett for 2020 på 245,5 millioner kroner. På lik linje med andre statlige etater får Luftfartstilsynet et årlig effektiviseringskrav på 0,5 – 0,7% av budsjetttrammen (ABE-reformen) Dette er sammen med en forventet økning i lønns- og prisvekst hensyntatt ved beregning av gebyrene. I tillegg er det tatt hensyn til en planlagt reduksjon i digitaliseringskostnadene. Samlet innebærer dette at den gjennomsnittlige økningen i gebyrsatsene blir på om lag 1,8 %.

Luftfartstilsynets inntektsramme for 2020 er i forslag til statsbudsjett foreslått til 148,5 millioner kroner. Fordelingen er på de fleste gebyrområdene tilnærmet lik 2019, men det er forventet en inntektsøkning knyttet til området «andre operative gebyrer» når nytt droneregulverk innføres. I tillegg er det forventet at gebyrinntekten for bakgrunnssjekk vil øke som følge av økt antall søknader når nytt regelverk på dette området trer i kraft sommeren 2020.

Fordeling av gebyrinntekter per område	Budsjett 2019	Anslag inntekt 2020
Registrering av luftfartøy mv.	2,9	2,8
Flymedisin	2,8	2,9
Luftfartøy, Camo og flyverksted mm	30,0	29,7
Luftfartsselskap og andre operative gebyrer	30,8	34,4
Skole, sertifikat og simulator mm	26,2	26,3
Flyplass	12,0	12,7
Flysikring	19,5	19,5
Security og bakgrunnssjekk	16,9	20,2
Sum tilsynsoppgaver	141,1	148,5

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 2020

I vedlagte utkast til gebyrforskrift for 2020 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 1970.

§ 16 Årsgebyr for luftfartøy

Årsgebyr for luftfartøy har til nå vært knyttet til at luftfartøyet har hatt gyldig ARC/luftdyktighetsbevis/særskilt luftdyktighetsbevis eller vedlikeholds-rapport. Denne bestemmelsen foreslås endret slik at det betales årsgebyr for luftfartøyet så lenge fartøyet er registrert i Norges luftfartøyregister. Overskriften er foreslått endret i forhold til dette.

Administrasjon av dagens av ordning, hvor det beregnes årsgebyr når et luftfartøy har gyldig luftdyktighet er ressurskrevende. Det skjer jevnlig ved fornyelse av et fartøys luftdyktighetsdokumenter, at dokumentasjonen for dette av ulike årsaker ikke blir sendt inn til Luftfartstilsynet. Det medfører mye administrativt arbeid med å etterspørre nødvendig dokumentasjon for å avklare om et fartøy er luftdyktig eller ikke. Det er svært uheldig at eier av et luftfartøy gjennom å unndra innsending av dokumentasjon kan unngå å måtte betale årsgebyr. Dette har også som konsekvens at årsgebyret for de som faktisk betaler årsgebyr kan være høyere enn hva det hadde trengt å være.

En gjennomgang av våre databaser viser at om lag en sjettedel av luftfartøyene som i dag er registrert i Norges luftfartøyregister ikke har vært luftdyktig de siste tre år, og skulle av den grunn vært slettet. Det antas at en del av disse luftfartøyene er restaureringsobjekter som ikke vil bli luftdyktig på mange år.

Den foreslåtte endringen i vilkår for beregning av årsgebyr for luftfartøy vil innebære mindre administrativt ressursbruk på dette området, og det er derfor ikke foreslått økning i årsgebyrgebyrsatsene for luftfartøy. Dersom dagens ordning blir videreført, vil det innebære at gjeldende årsgebyrsatser for luftfartøy må økes for å dekke kostnadene knyttet til administrasjon av selve ordningen.

Eier av luftfartøy som ikke ønsker å betale årsgebyr fordi fartøyet ikke er luftdyktig, kan be Norges luftfartøyregister om å få slettet fartøyet fra registeret. Det betales ikke gebyr for en slik sletting. Det vil påløpe gebyr for registrering (gjeninnføring) av luftfartøyet i Norges luftfartøyregister, jf. § 12.

For at årsgebyr for 2020 ikke skal påløpe, må registrert eier av luftfartøyet begjære fartøyet slettet før 1.mars 2020.

§ 18 Gebyr for andre tekniske godkjenninger mv.

Det er foreslått innført en fast gebyrsats for behandling av søknad om exemption for et luftfartøy. Gebyr for behandling av slik søknad er tidligere belastet etter regning.

Kapittel IV. Luftfartsselskap mv.

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

Når det foretas endring i eierskap hos et selskap som innehar AOC/lisens, skal Luftfartstilsynet foreta en særskilt vurdering av eierskap og kontroll, noe som kan være en omfattende og ressurskrevende oppgave. For å unngå at kostnaden ved disse søknadene blir fordelt på alle selskapene, foreslås det innført gebyr etter regning i et nytt fjerde ledd slik at gebyret bare belastes selskaper som har slik endringsøknad.

Kapittel VI. Sertifikat og skoletillatelser mv.

§ 40 Gebyr for sertifikat eller kompetansebevis til flyteknisk personell

Ordlyden er foreslått endret noe for å klargjøre bestemmelsen.

§ 43 Årsgebyr og gebyr for utdannings- og skoletillatelser mv

Begrepet RF er fjernet fra bestemmelsen da dette ikke lenger er relevant. De faste gebyrsatsene for første gangs godkjenning av utdanningsinstitusjon for flygeledere (bokstav m) og for AFIS/HFIS (bokstav o) foreslås endret til gebyr etter regning.

§ 44 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av FSTD kategori FFS, FTD eller FNPT

Ordlyden i bestemmelsen er foreslått endret for å klargjøre innholdet, og overskriften er endret for å harmonere med innholdet.

Kapittel VII. Flysikring

§ 48 Gebyr for søknad om opprettelse av restriksjonsområde

Luftfartstilsynet mottar søknad om opprettelse av restriksjonsområder fra både offentlige etater, selskaper og private aktører. Saksbehandlingen i tilknytning til disse søknadene kan være omfattende, og det foreslås innført en ny bestemmelse om gebyr etter regning for behandling av søknad om opprettelse av restriksjonsområder.

4. Den økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet

I 2018 disponerte Luftfartstilsynet en samlet tildeling på utgiftssiden på kr 229,1 mill.kr. Av dette var 221,8 mill.kr ordinær bevilgning, med et tillegg for kompensasjon for virkning av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde på 3,5 mill.kr og overføring av ubrukt bevilgning fra 2017 på 3,8 mill.kr.

Luftfartstilsynets ordinære bevilgning for inneværende år (2019) er på 229,9 mill.kr. Kompensasjon for virkning av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde fastsettes på et senere tidspunkt.

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2020 foreslås en utgiftsramme for Luftfartstilsynet på 245,5 mill.kr.

5. Høringsinnspill

Da det ikke er foreslått omfattende endringer i gebyrstrukturen eller gebyrsatsene er høringsfristen satt til syv 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 forskriftsutkast bes sendt skriftlig per e-post til:

postmottak@caa.no eller per brev til: Luffartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø

Høringsinnspill bes merket med Luffartstilsynets saksnummer 19/10234, og må være Luffartstilsynet i hende innen torsdag 5.desember 2019.

6. Ikrafttredelse

Det foreslås at forskrift om gebyr til Luffartstilsynet mv. trer i kraft **1. januar 2020**.