

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Kopi: Samferdselsdepartementet

Høringsvar – utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet 2025

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til Luftfartstilsynets høringsbrev vedrørende forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2025. Også denne gang foreslår Luftfartstilsynet til dels betydelige gebyrøkninger og vesentlige endringer i gebyrstrukturen. Samtidig inneholder utkastet uklarheter som det er viktig for NLF å bringe klarhet i.

Slik NLF også pekte på i fjor, tilsier forslaget omfang og karakter at det burde vært avholdt et høringsmøte der gebyrsubjektene fikk en grundigere orientering og samtidig anledning til å fremme sitt syn, samt foreslå alternative løsninger. NLF nevner at det tidligere ble avholdt slike høringsmøter årlig. Framveksten av videomøter tilsier at terskelen for å avholde slike møter burde være senket, sammenliknet med den perioden Luftfartstilsynet avholdt høringsmøter årlig.

I *Veileder til utredningsinstruksen* tas det likeledes til orde for at forvaltningen avholder høringsmøter, både som ledd i tidlig involvering og i forbindelse med gjennomføring av selve høringen.¹ Uten slike møter, frykter NLF at saken ikke blir tilstrekkelig opplyst før vedtak treffes. I likhet med tidligere år, vil NLF sterkt oppfordre til at høringsmøter avholdes og at nye modeller utredes på et tidligst mulig stadium, i tråd med utredningsinstruksens ideal om tidlig involvering.

Når det gjelder forslaget om materielle innhold, har NLF ingen generelle kommentarer til gebyrfastsettingen der denne økes med ca. 4,5 prosent, *forutsatt* at dette tallet samsvarer med forventet prisstigning basert på forsvarlige anslag. For NLF er det ikke opplagt at 4,5 prosent er et forsvarlig estimat. For oktober 2024 var årsinflasjonen 2,6 prosent,² og anslag for 2025 tilsier i størrelsesorden 3 prosent inflasjon.³

NLF har dessuten innvendinger til store hopp i gebyrsatser fra ett år til et annet. Forbundets innvendinger til denne typen økninger er fremmet tidligere, og kan også i år oppsummeres slik:

- Krav til utredning skjerpes når nye beregningsmodeller som leder til betydelige økninger foreslås.
- Beregningsmodellene må være transparente, slik at gebyrsubjektene kan ettergå dem.⁴

¹ Direktoratet for økonomistyring, *Veileder til utredningsinstruksen: Instruks om utredning av statlige tiltak*, 2018, s. 43 og 52, <https://dfo.no/sites/default/files/fagomr%C3%A5der/Utredninger/Veileder-i-utredningsinstruksen.pdf>

² <https://www.ssb.no>

³ <https://tradingeconomics.com/forecast/inflation-rate>

⁴ NLF viser til hva Riksrevisjonen skrev i sin [rapport for 2019](#): «For sertifikat og skoletillatelse på luftfartsområdet kan det ikke dokumenteres hvilke deler av kostnadene som ligger til grunn for den enkelte gebyrbelagte tjenesten. Kostnadene blir ikke fordelt på hver gebyrbelagte tjeneste. Det er ikke dokumentert hvordan de enkelte gebyrene er beregnet.»

- Fordelingen mellom årsgebyr og gebyr for nærmere spesifisert arbeid innenfor et gebyrområde må avbalansere hensyn til forutberegnelighet og hensyn til presis kostnadsdekning. Store årsgebyrer som ikke reflekterer markedsnyansene i et gebyrsegment, bør vurderes erstattet med mer omfattende bruk av stykkprisgebyr for den enkelte tjeneste.
- Dersom store endringer er påkrevd, bør gebyrene trappes opp gradvis over en lengre tidsperiode for å ivareta innrettelseshensyn. Det er risiko for at sårbare luftfartsbedrifter og -operatører må avvikle sin virksomhet som følge av store og uforutsigbare gebyrøkninger på kort tid, fordi det kan være umulig å tilpasse virksomheten til nye økonomiske realiteter på bare få uker.

Hva gjelder siste kulepunkt, viser NLF til at Luftfartstilsynet tidligere har vektlagt behovet for gradvise endringer. Eksempelvis uttalte Luftfartstilsynet følgende vedrørende det tilsvarende høringsbrevet for 2012:

«Forslaget til gebyrer for 2012 innebærer til dels betydelig skjevhet ved at det ikke er fullt samsvar mellom inntekter og kostnader innenfor de enkelte tilsynsområder. [...] *Over tid* er det et mål å få bedre samsvar mellom kostnad og gebyrinntekt også innenfor de enkelte gebyrområdene.» (Uthevet her.)

Tilpasningene skulle med andre ord skje gradvis, over tid. NLF foreslår at gebyrene tilpasses gradvis også denne gangen.

Utover ovenstående generelle kommentarer, har vi følgende kommentarer til de enkelte bestemmelser:

Til § 16

NLF viser til tidligere års kommentarer om at nivået på årsgebyrer for luftfartøy etter bokstav b og c i tabellen er uforholdsmessig og framstår som en sektoravgift, snarere enn et gebyr. Inntrykket av sektoravgift forsterkes av at underliggende gebyrhandlinger allerede er dekket i §§ 14 og 15, samt fordi det er EASA og privat CAMO/CAO som har typeansvar, respektive det primære granskingsansvaret.

Til § 19 bokstav a

Det bør ikke forekomme gebyrøkninger i størrelsesorden 40 prosent fra ett år til et annet. Tilpasninger bør skje ved en «trappetrinnsmodell», eksempelvis ved at økningen fordeles over en noe lengre periode, av hensyn til forutberegnelighet og prisfastsettingen i markedet for de tjenestene som gebyrsubjektene leverer.

Endringen må dessuten skje i lys av § 19 bokstav e og f. I realiteten kan dette innebære minst en *fordobling* av gebyret for en CAMO fra ett år til et annet.

Til § 19 bokstav b

Det er foretatt et tillegg i ordlyden, slik at gebyret beregnes etter «hvert vedlikeholdsprogram». Det er *ikke* redegjort for endringen i høringsbrevet, og det er derfor vanskelig å vite om endringen er av språklig og redaksjonell karakter, eller om den er ment å få materielle konsekvenser – og i så fall hvilke. Ordlyden reiser en rekke spørsmål:

Er det tale om at gebyrgrunnlaget knytter seg til *hvert vedlikeholdsprogram* som Luftfartstilsynet evt. måtte godkjenne i medhold av forordningen om kontinuerlig luftdyktighet vedlegg I (del-M) punkt M.A.302

bokstav b?⁵ Eller er «tellegrunlaget» de vedlikeholdsprogrammer som CAMO godkjenner gjennom indirekte godkjenningsprosedyre i medhold av punkt M.A.302 bokstav c? Og/eller er det tale om hvert vedlikeholdsprogram som CAMO godkjenner i medhold av vedlegg Vb (del-ML) punkt ML.A.302 bokstav b nr. 2? Eller kanskje er det tale om hvert vedlikeholdsprogram som eier deklarerer i medhold av punkt ML.A.302 bokstav b nr. 1? Hvordan stiller det seg med fly som helt er fritatt for å ha vedlikeholdsprogram i medhold av punkt ML.A.302 bokstav e? Teller ikke disse med?

NLFs spørsmål ovenfor tyder på at endringen ikke er tilstrekkelig gjennomtenkt og utredet, dersom den er ment å ha materielle konsekvenser, og illustrerer hvorfor høringsmøter er ønskelig.

Siden Luftfartstilsynet ikke har redegjort for endringen i høringsbrevet, må NLF anta at endringen *ikke* er ment å ha materielle konsekvenser.

NLF bemerker at samme kommentar er relevant for § 19 bokstav c og d.

Til § 19 bokstav e

Det framkommer ikke hva som er beregningsgrunlaget. Er dette et årsgebyr for hver person som kan utføre «airworthiness review» innenfor rammen av den aktuelle CAMO?

Til § 20

NLF savner regneeksempler som viser hvordan endringen i gebyrmodell faktisk slår ut for ulike typer vedlikeholdsorganisasjoner. NLFs medlemmer er kunder hos flyverkstedene og vil ikke ha grunnlag for å anslå virkningen for verkstedene – og dermed heller ikke for egne vedlikeholdskostnader.

Når det gjelder CAO som driver vedlikeholdsstyring – herunder NLF CAO – innebærer den nye gebyrstrukturen en økning på ca. 30 prosent, dersom vi har forstått utkastet korrekt. Det bør ikke forekomme gebyrøkninger i størrelsesorden 30 prosent fra ett år til et annet.

Til § 24

Ervervsmessig luftfartsvirksomhet faller utenfor NLFs virksomhet, men fra et bredere luftfartsperspektiv framstår det svært urimelig at kostnadene for ervervsmessige operatører fordobles fra ett år til et annet, se eksempelvis bokstav a og b. Er dette et nødvendig og forholdsmessig tiltak? Hvilke konsekvenser antar Luftfartstilsynet at denne typen endringer fører til i markedet?

Også her savner NLF regneeksempler som viser konkrete utslag.

Til § 26

Selverklærte operatører vil oppleve gebyrendringer på over 100 prosent fra ett år til en annet. Denne typen hurtige endringer er ikke bærekraftige, og NLF kan ikke se hvordan markedsaktører skal kunne innrette sin virksomhet når endringene gjennomføres så brått.

⁵ Forordning (EU) nr. 1321/2014.

NLF stiller også spørsmål ved at operatører som driver statsluftfart nå foreslås omfattet av bestemmelsen. Er bestemmelsen bare ment å omfatte driftstillatelse for foretak som driver statsluftfart etter statsluftfartforskriften § 5? Eller er bestemmelsen også ment å omfatte ideelle organisasjoner med sikkerhetssystem for statsluftfart etter § 4 som yter flytjeneste på frivillig grunnlag, herunder NLFs flytjeneste? NLF antar at kun operatører etter § 5 er omfattet, gitt utkastet til ordlyd og siden debiteringsgrunnlaget er forutsatt å bli styrt av antall luftfartøytyper. (En slik debiteringsmodell er vanskelig gjennomførbar og helt uforholdsmessig for ideell flytjeneste, der flåten er mangslungen og kan variere fra sesong til sesong.)

Dersom forslaget likevel er ment å omfatte ideell statsluftfart etter statsluftfartforskriften § 4, ber NLF om at Luftfartstilsynet kontakter NLF uten opphold, slik at forbundet kan be om et sær møte med Luftfartstilsynet og/eller Samferdselsdepartementet om saken.

Til § 32

NLF støtter helhjertet forslaget om differensiert registreringsavgift for modellflyorganisasjoner som har godkjente masseregistreringsløsninger for droneoperatører – herunder NLF – og som ikke bruker kunnskapsprøven i Luftfartstilsynets registreringsportal. Differensieringen er helt i tråd med Finansdepartementets retningslinje R-112, *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*, så vel som forordning (EU) 2018/1139 artikkel 4 nr. 2.

Til § 39

Luftfartstilsynet foreslår gebyr for overføring av sertifikat fra Norge til annen EASA-medlemsstat. NLF kan ikke se at dette gebyret er rettferdiggjort. Overføringen handler i hovedsak om at informasjon som er sertifikatnehaverens eiendom – herunder medisinske opplysninger – utleveres til ny sertifikatmyndighet i annen EØS-stat. Gebyret har karakter av en «flytteskatt», og det kan spørres om avgiften er EØS-rettslig konform.

Til § 47

NLF viser til gebyrhøring i 2023 og tidligere dialog med Luftfartstilsynet om allmennlege som utsteder LAPL-legeattest. I tidligere dialog fikk NLF gehør for at denne typen leger kun skal betale en «stykkpris» pr. undersøkelse *istedenfor* oppstarts- og årsgebyr. I utkastet til forskrift videreføres og prisjusteres det omstridte «oppstartsgebyret» på kr. 6 270 som ble innført i 2023. Etter NLFs vurdering er verken dette gebyret eller «gebyr etter regning» bærekraftig, fordi det undergraver ordningen og den flymedisinske filosofien bak adgangen for allmennleger til å utstede LAPL-legeattest. Den begrensede bruken av allmennlegenes adgang til å utstede LAPL-legeattest demonstrerer at et viktig forvaltningsmessig og flysikkerhetsmessig potensial ikke blir utnyttet, i strid med ordningens formål.

Når det nå i tillegg skal debiteres et årsgebyr på kr. 800, undergraves formålet med stykkprisordningen NLF i sin tid fikk gehør for ytterligere. NLF ber om at dette forslaget strykes, alternativt at stykkprisen pr. undersøkelse på kr. 480 fjernes.

Til § 48 bokstav a

Med hensyn til årsgebyr for DTO viser vi til tidligere års høringsinnspill. Etter NLFs vurdering er gebyrnivået for høyt og reflekterer ikke reell *nødvendig* kostnad for å levere tjenesten.

Til § 48 bokstav e

Med hensyn til årsgebyr for ATO som ikke er tilknyttet AOC, mener NLF at gebyret er uforholdsmessig. Det vises til fjorårets høringsinnspill.

Annet

Når det vises til grunnforordningen i utkastet til forskrift, henvises det slik: «(EU) nr. 2018/1139». Offisiell henvisning skal vel imidlertid være slik: «(EU) 2018/1139»?

For øvrig stiller NLF seg til disposisjon for å redegjøre nærmere for synspunktene ved behov.

Med vennlig hilsen,
NORGES LUFTSPORTFORBUND



John Eirik Laupsa
Generalsekretær

Torkell Sætervadet (sign.)
Rådgiver

Norges Luftsportforbund (NLF) er et særforbund tilsluttet Norges idrettsforbund (NIF). Forbundet organiserer syv luftsportsgrener: Fallskjernehopping, hang- og paragliding, seilflyging, motorflyging, modellflyging, mikroflying og flyging med varmluftballonger. De 250 tilsluttede klubbene har til sammen 18 000 medlemskap. NLFs administrasjon har i dag 13 ansatte med kontor i Oslo sentrum og på Rikssenteret for seilflyging i Elverum. For mer informasjon, se vår hjemmeside nlf.no.