

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Høringssvar – utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet 2026

1 – Innledning og oppsummering

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til Luftfartstilsynets høringsbrev vedrørende forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2026. NLF konstaterer at gebyrveksten over tid er høyere enn kostnadsveksten i samfunnet for øvrig og at dette kan indikere at Luftfartstilsynet ikke lykkes helt med å øke effektiviteten, til tross for økt digitaliseringsgrad. NLF foreslår at den generelle gebyrøkningen settes til estimert inflasjon for 2026.

Videre finner NLF det beklagelig at risikoen for effektivitet skyves fra Luftfartstilsynet – som er nærmest til å sikre effektiv saksbehandling – til gebyr- og tilsynssubjektene, ved at det innføres gebyr etter regning på stadig nye områder.

Forslaget til maksimalsats for gebyr for behandling av saker om konsesjon for landingsplass er uforholdsmessig og kan redusere tilgangen til infrastruktur i form av mindre landingsplasser i Norge. Dette er uheldig i et totalberedskaps- og flysikkerhetsperspektiv, og det gjør det vanskeligere å lykkes med regjeringens «Strategi for småflyverksemda i Noreg».

2 – Kommentarer til saksbehandlingen

Slik NLF også pekte på i 2023 og 2024, tilsier forslaget om omfang og karakter at det burde vært avholdt et høringsmøte, der gebyr- og tilsynssubjektene 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 fysiske høringsmøter hos Samferdselsdepartementet rutinemessig.

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 derfor NLF oppfordre til at høringsmøter avholdes i 2026 og at nye modeller utredes på et tidligst mulig stadium, i tråd med utredningsinstruksens mål om tidlig involvering.

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/Utreddinger/Veileder-i-utredningsinstruksen.pdf>

3 – Om den generelle økningen av gebyrsatsene

NLF bemerker at den foreslåtte økningen i gebyrer på generelt nivå også denne gangen overstiger estimert prisvekst. For 2026 er estimert inflasjon mellom 1,9 og 2,2 prosent,² mens den generelle gebyrveksten i utkastet til gebyrforskrift er 3,6 prosent. På liknende vis var den generelle gebyrøkningen fra 2024 til 2025 på 4,5 prosent, inflasjonsestimatet for 2025 lød på 3 prosent, mens fasit for årsinflasjon pr. oktober 2025 er 3,1 prosent – dvs. *svært nær* årsestimatet som NLF viste til i fjorårets høringsbrev.³ Eksempelene indikerer at det foregår en kontinuerlig glidning mellom gebyrene og kostnadsnivået i samfunnet for øvrig. Denne glidningen gir eksponentiell prisvekst som gebyrsubjektene blir tvunget til å absorbere.

Det kan muligens innvendes at gebyrene ikke kan vurderes på bakgrunn av generelle inflasjonstall, da en forholdsvis stor andel av Luftfartstilsynets kostnader er lønnskostnader, samtidig som lønnsnivået i staten tidvis kan øke mer enn inflasjonen. Dette er imidlertid ikke en tilfredsstillende forklaring på den kontinuerlige glidningen. For det første har også Luftfartstilsynet andre utgifter enn lønn. For det andre overføres stadig flere av gebyrene fra faste satser til «gebyr etter regning», samtidig som timesatsen på slike tjenester foreslås økt med 10 prosent for 2026. For det tredje har Luftfartstilsynets digitaliserings-satsing pågått så lenge at det nå må kunne hentes ut effektiviseringsgevinster. Når disse forholdene tas i betraktning, burde de generelle gebyrøkningene snarere *underskride* enn overstige KPI.

Isteden må gebyrsubjektene også for 2026 belage seg på uforholdsmessige økninger. Disse er vanskelig å forene med Finansdepartementets retningslinje R112/2015 punkt 3.2.2. nr. 2 som fastslår følgende:

«Betalingen bør fullt ut dekke kostnadene ved å produsere og levere tjenesten *basert på kostnadseffektiv drift*.» (Uthevet her.)

Det er ikke godtgjort at driften er kostnadseffektiv i en situasjon der gebyrene øker mer enn kostnadsnivået i samfunnet for øvrig, og der man i en periode på over 10 år ikke høster frukter av digitalisering og andre effektiviseringstiltak.

NLF kan heller ikke se at det å overføre stadig flere oppgaver til «gebyr etter regning» er et egnet virkemiddel for å sikre kostnadseffektiv drift. Effekten av slike endringer er at *gebyrsubjektet* sitter med risikoen for *Luftfartstilsynets* tidsbruk. NLF erkjenner at gebyr- og tilsynssubjekter tidvis kan levere utilfredsstillende dokumentasjon eller på andre måter forårsaker økt arbeidsbelastning for Luftfartstilsynet. Men utgangspunktet må være at Luftfartstilsynet gjennom generell og/eller individuell veiledning etter de krav som forvaltningsloven § 11 stiller, forklarer tydelig hvilke forventninger som stilles til gebyr- og tilsynssubjektene, herunder med hensyn til dokumentasjon ved søknader og liknende. Dersom gebyr- og tilsynssubjektene ikke oppfyller slike forventninger, bør Luftfartstilsynet kunne belaste et tilleggsgesbyr (eksempelvis gebyr etter regning) for merarbeid knyttet til at de klart definerte forventningene ikke er oppfylt. Luftfartstilsynet foreslår da også en liknende modell i utkastet til forskrift § 37 andre ledd andre punktum. På denne måten legges kostnadsrisikoen på den part som er nærmest til å påvirke den.

Luftfartstilsynets forslag for øvrig vil derimot gi få andre incentiver for kostnadseffektive arbeidsprosesser enn de som måtte følge av etatens etiske retningslinjer, serviceerklæringer og de ansattes yrkesetikk. NLF tror imidlertid det å bære en viss andel av risikoen for egen effektivitet er mer egnet til å sikre effektiviseringsgevinster over tid. Modeller som beskrevet ovenfor bør derfor isteden vurderes innført.

² <https://tradingeconomics.com/forecast/inflation-rate>

³ <https://www.ssb.no/priser-og-prisindekser/konsumpriser/statistikk/konsumprisindeksen>

NLF foreslår at de generelle gebyrøkningene settes til 2,2 prosent istedenfor 3,6 prosent, at satsen for gebyr etter regning økes med 4,5 prosent istedenfor 10 prosent, og at det ikke etableres gebyr etter regning for nye gebyrordninger før en alternativ gebyrmodell er utredet.

4 – Om de enkelte gebyrsatser

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

Til § 4

NLF foreslår at gebyret settes til kr. 1 620 pr. time, dvs. en økning på 4,5 prosent, istedenfor 10 prosent. Det vises til resonnementene over.

Til § 16

NLF har gjennom en rekke års kommentarer påpekt 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.

Nytt av året er at Luftfartstilsynet fra 1. januar 2026 slutter å levere en av tjenestene som dette gebyret forutsetningsvis dekker. Det vises til AIC-N 20/25, utstedt 28. november 2025, hvorfra hitsettes:

«Luftfartstilsynet avslutter produksjon og utsending av journaler og komponentkort til luftfartøy. Regelverket er nå harmonisert på europeisk nivå og Luftfartstilsynet har ikke lenger ansvar for produksjon av disse produktene. Samtidig er det i dag mulig å benytte digitale løsninger i tråd med gjeldene regelverk.»⁴

Gebyr- og tilsynssubjektene må med andre ord bekoste digitale eller papirbaserte løsninger selv, Luftfartstilsynet sparer på sin side kostnader, men gebyrsatsene for tjenesten foreslås *økt*. NLF kan ikke se at dette verken er rimelig eller forenlig med krav og prinsipper i Finansdepartementets retningslinje R112/2015.

Til § 25 tredje og fjerde ledd

NLF viser til kommentarene ovenfor og foreslår at det for godkjenning av sikkerhetssystem for ideelle organisasjoner innføres et forholdsmessig gebyr basert på effektiv saksbehandling. Et tillegg basert på gebyr etter regning bør begrenses til tilfeller der søkeren ikke har levert den dokumentasjonen som Luftfartstilsynet har spesifisert.

Hva gjelder det foreslåtte årsgebyret, jf. fjerde ledd, har NLF ingen innvendinger til dette.

Til § 48

NLF viser til gebyrhøring i 2023 og 2024, samt 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

⁴ <https://www.luftfartstilsynet.no/aktorer/regelverk/aic/aic-n/2025/2025-produksjonsstopp-av-journaler-og-komponentkor/>

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 videreføres et årsgebyr på kr. 800 i tillegg, undergraves formålet med stykkprisordningen NLF i sin tid fikk gehør for. Som i fjor, ber NLF om at dette forslaget strykes, alternativt at stykkprisen pr. undersøkelse på kr. 480 fjernes.

Til § 58 tredje ledd

Luftfartstilsynet foreslår å innføre gebyr etter regning for behandling av første gangs utstedelse av konsesjon, så vel som for fornyelse av konsesjon, for landingsplasser. Dette omfatter også små landingsplasser for privat bruk, jf. tredje ledd. Det er i tillegg foreslått et tak på gebyret på kr. 100 000, uavhengig av om det er tale om første gangs konsesjon eller fornyelse.

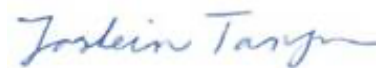
Dersom timeforbruket blir så høyt i den enkelte sak at det foreslåtte taket nås, vil økningen sammenholdt med gjeldende gebyrforskrift utgjøre 200 prosent, respektive 500 prosent, hensett til at dagens satser utgjør kr. 41 400, respektive kr 19 100. Etter NLFs vurdering er en slik økning verken bærekraftig eller forholdsmessig. Videre oppstår de problemene som vi har pekt på ovenfor mht. konseptet «gebyr etter regning». NLF finner det mer hensiktsmessig at det videreføres et *grunngebyr* som dekker konsesjonsbehandling for landingsplasser til privat bruk i samme størrelsesorden som dagens gebyr (kpi-justert), men som forutsetter at dokumentasjon er gitt etter fastsatte kriterier. Dersom søknaden er mangelfull, bør Luftfartstilsynet ha hjemmel til å debitere gebyr etter regning på overskytende. Dersom søknaden derimot er mangelfull som følge av utilstrekkelig veiledning, jf. forvaltningsloven § 11, er Luftfartstilsynet nærmest til å bære risikoen for dette.

Dersom gebyret blir stående som foreslått øker det risikoen for at mindre småflyplasser avvikler sin drift, fordi de ikke kan finansiere gebyret. Dette er som nevnt uheldig i et totalberedskapsperspektiv, og det gjør det vanskeligere å lykkes med regjeringens «Strategi for småflyverksemda i Noreg». Det er dessuten flysikkerhetsmessig uheldig dersom tilgangen til landingsplasser for trening blir ytterligere redusert.

Bare ta kontakt dersom det er behov for at vi utdyper synspunktene nærmere.

Med vennlig hilsen,

NORGES LUFTSPORTFORBUND



Jostein Tangen
Konst. generalsekretær

Torkell Sætervadet (sign.)
Rådgiver

Norges Luftsportforbund (NLF) er et særforbund tilsluttet Norges idrettsforbund (NIF). Forbundet organiserer syv luftsportsgrener: Fallskjermhopping, 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.