

# Høring - utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2022

## 1. Innledning

Luftfartstilsynet har på anmodning fra Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. (heretter kalt gebyrforskrift). Det antas at ny gebyrforskrift skal gjelde fra 1. januar 2022. Gebyrforskriften har vært endret årlig, sist ved forskrift 21. desember 2020 nr. 3089. 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, men kan også skyldes at Luftfartstilsynet får nye oppgaver som skal gebyrlegges.

Forslag til gebyrforskrift for 2022 er i stor grad en videreføring av inneværende års gebyrforskrift. Det er foretatt nødvendige endringer i forskriftsteksten på enkelte områder, dette gjelder blant annet for droner/ubemannede luftfartøy.

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 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.

EU har vedtatt første del av et nytt felleseuropeisk regelverk for droneområdet<sup>1</sup>. Disse reglene er også gjort gjeldende i Norge<sup>2</sup>. Etter hvert skal det felleseuropeiske regelverket regulere all dronetrygning, uavhengig av dronens vekt og av om bruken er privat eller knytter seg til kommersiell virksomhet. 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. Frem til nå har det vært et nasjonal dronerregelverk i Norge<sup>3</sup>, og gebyrordningen har vært basert på dette. Det nye regelverket medfører behov for omlegging av gebyrbestemmelsene i tråd med det nye regelverket, samtidig som det er behov for å beholde gebyrreglene for de delene av dronevirksomheten som fremdeles i noe tid skal reguleres av den nasjonale droneforskriften.

## 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.

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 04.12.2020.

### Om beregningsmodellen og forutsetninger for denne

I beregningsmodellen er Luftfartstilsynets oppgaver inndelt i hovedområdene direktoratsoppgaver og tilsynsoppgaver. Direktoratsoffgavene omfatter blant annet informasjon og samfunnskontakt, flysikkerhetsstyring, regelverksutvikling, internasjonal deltakelse, samfunnsikkerhet og beredskap. Tilsynsoppgavene omfatter nye godkjenninger og all tilsynsvirksomhet.

Det er tidligere 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 blir kostnad for gjennomsnittlig tidsbruk, direkte relaterte kostnader samt tilhørende andel av indirekte kostnader lagt til grunn. Det vil alltid være endringer i

<sup>1</sup> Kommissjonens delegerte [forordning \(EU\) 2019/945](#) og Kommissjonens [gjennomføringsforordning \(EU\) 2019/947](#)

<sup>2</sup> Forskrift 25. november 2020 nr. 2460 om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen- og i spesifikk kategori

<sup>3</sup> [Forskrift 30. november 2015 nr. 1404](#) om luftfartøy som ikke har fører om bord mv.

ressursbruk på det enkelte området fra år til år, noe som medfører at kostnadene vil endres tilsvarende.

#### Beregnete kostnader og gebyrinntekter for tilsynsvirksomheten

På lik linje med andre statlige etater får Luftfartstilsynet et årlig effektiviseringskrav på 0,5 – 0,7 pst. av budsjetttrammen (ABE-reformen) Dette er sammen med en forventet økning i lønns- og prisvekst hensyntatt ved beregning av gebyrsatsene. Samlet innebærer dette at den gjennomsnittlige økningen i gebyrsatsene blir på om lag 2 pst.

Fordelingen per gebyrområde er tilnærmet lik som for 2021 med unntak av for droneområdet.

<b>Fordeling gebyrinntekt per gebyrområde</b>	<b>Budsjett gebyrinntekt 2021</b>	<b>Anslag gebyrinntekt 2022</b>
NLR, registrering av luftfartøy mv	2,9	3,4
Flymedisin	3,0	3,3
Luftfartøy, CAMO og flyverksted mv	32,5	32,8
Luftfartsselskap og andre operative gebyrer	40,2	43,3
Utdanning, sertifikat, simulator	27,2	27,5
Flyplass	11,9	11,0
Flysikring	21,7	21,8
Security, bakgrunnsjekk	18,7	19,5
<b>Sum tilsynsoppgaver</b>	<b>158,1</b>	<b>162,6</b>

Alle beregninger 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.

Korona-pandemien har nasjonalt og internasjonalt medført svært store konsekvenser for luftfarten, og det er per i dag fortsatt stor usikkerhet rundt hva som vil være produksjonsnivået for norsk luftfart i 2022.

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.

Luftfartstilsynet har ikke funnet det riktig å foreslå at den usikkerheten som foreligger umiddelbart skal gjenspeiles gjennom gebyrnivået. Dersom usikkerheten fullt ut skulle tas høyde for på kort sikt, ville det kunne medføre økte gebyrer.

Det er foreslått at de fleste gebyrene skal økes med om lag 2 pst.

#### Den økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynets ordinære bevilgning for inneværende år (2021) er på 255 mill.kr. I tillegg kommer en overføring av ubrukt bevilgning fra 2020 på 12,3 mill.kr.

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2022 er Luftfartstilsynets utgiftsramme foreslått til 269,1 mill.kr. Det tas forbehold om Stortingets budsjettvedtak.

### **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 knyttet til at forskriften får ikrafttredelse 1. januar 2022 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 2022.

## **3. Gjennomgang av forslag til endringer i gebyrforskriften**

I vedlagte utkast til gebyrforskrift for 2022 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 endres med om lag 2 pst. er dette ikke nærmere kommentert. Under gjennomgåas øvrige forslag til endringer i gebyrforskriften.

### **§ 1 Virkeområde**

I bestemmelsen er det vist til forskriften som gjennomfører blant annet EASA basisforordning og forordning (EU) nr. 319/2014 om avgifter og gebyrer pålagt av EASA. Det er vedtatt en ny forordning om avgifter og gebyrer pålagt av EASA. Forordning (EU) 2019/2153 opphevet forordning (EU) nr. 319/2014. Henvvisningen i bestemmelsen er derfor endret fra forordning (EU) nr. 319/2014 til forordning (EU) 2019/2153.

### **§ 7 Gebyr for særskilte inspeksjoner og tjenester mv.**

I § 7 er det i nytt annet ledd tatt inn en presisering om at bestemmelsen også omfatter godkjenning av AltMOC.

## **Kapittel II. Luftfartøy**

### **§ 12 Gebyr for registrering av luftfartøy m.m.**

For å klargjøre bestemmelsen er det i første ledd foreslått en presisering om at det også betales gebyr for registrering av IDERA.

### **§ 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 1972.

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.

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

Også i § 17 er det tatt inn en henvisning til Anneks II-luftfartøy som vil bli oppdatert dersom ny forordning (EU) 2018/1139 blir gjennomført før ny gebyrforskrift vedtas.

### **Kapittel III. CAMO og flyverksted mv.**

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

Gebyr for søknad om godkjenning av CAMO er foreslått endret til gebyr etter regning i stedet for faste gebyrsatser for å sikre at gebyrene gjenspeiler faktiske kostnader ved saksbehandlingen. Det foreslås samtidig å endre gebyrbestemmelsen i tredje ledd for godkjenning av Sub Part I-rettighet til gebyr etter regning.

### **Kapittel VI om UAS-operasjoner**

De første forordningene i det felleseuropeiske regelverket om dronetrygging, dvs. UAS-operasjoner, er blitt vedtatt av EU. De vedtatte forordningene er hhv. forordning (EU) 2019/945 og forordning (EU) 2019/947. Heller ikke disse forordningene er på høringstidspunktet tatt inn i EØS-avtalen, men forordning (EU) 2019/947 er gjennomført nasjonalt gjennom forskrift 25. november 2020 nr. 2460 om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen og i spesifikk kategori, og ble gjeldende i Norge 1. januar 2021.

Det nye felleseuropeiske regelverket har medført behov for nye gebyrbestemmelser i tråd med kravene i forordningene. Luftfartstilsynet arbeider nå med implementeringen av det nye regelverket. Dette omfatter utarbeiding av interne prosedyrer og informasjons- og veiledningsmateriell samt treningsmateriell. Luftfartstilsynet har fått en rekke nye drifts- og tilsynsoppgaver, hvor tilsynsoppgavene vil være de vesentligste. I hovedsak innebærer dette å føre virksomhetstilsyn med alle registrerte droneoperatører i spesifikk kategori. For disse operatørene skal det utarbeides et årlig tilsynsprogram som skal være risikobasert. Tilsynsomfanget er per i dag ikke klart, men det er på det rene at denne tilsynsaktiviteten vil gå fra å være en liten del av Luftfartstilsynets virksomhet på området, til å bli en av hovedaktivitetene. Kostnadene knyttet til drifts- og tilsynsoppgaver etter de nye forordningene skal dekkes gjennom gebyrfinansiering fra dronemarkedet.

I gebyrforskriften for 2021 ble det fastsatt en del nye gebyrer, i tillegg til at flere operatører enn tidligere ble gebyrpliktige. Det er per i dag fortsatt vanskelig å anslå hvor mange som totalt vil komme til å registrere seg i droneportalen i 2022, i hovedsak fordi det er uklart hvor mange av de solgte dronene som er funksjonelle og i bruk i dag. For å dekke inn økte kostnader som følge av nye og mer omfattende oppgaver dette tilsynsområdet ser vi at det er nødvendig å øke årsgebyrsatsene og satsen for registrering i droneportal med langt mer enn det lønns- og prisstigning skulle tilsi. Disse gebyrsatsene er derfor foreslått økt med om lag 20 pst.

Det vil kunne komme ytterligere endringer både i gebyrstruktur og gebyrnivået etter hvert som Luftfartstilsynet får erfaringstall.

Deler av det nasjonale dronereguleringen vil måtte beholdes inntil komplett nytt felleseuropeisk regelverk er på plass, samt for å ivareta sivil statsluftfart. Derfor må fortsatt enkelte gebyrbestemmelser beholdes for å dekke arbeid som kommer inn under den nasjonale

droneforskriften<sup>4</sup>.

I § 32 er det foreslått tatt inn en bestemmelse om gebyr etter regning for godkjenning som RO 2-operatør. Dette fordi det vil kunne være aktuelt med slike godkjenninger fremover.

Det foreslås å fjerne bestemmelsen i § 37 om årsgebyr for opplæringsenheter da regelverket ikke stiller krav om tilsyn med disse.

## **Kapittel VII om sertifikat og skoletillatelser mv**

### **§ 39 Generelle bestemmelser om gebyr for luftfartssertifikat mv.**

Det foreslås å fjerne bestemmelsen om gebyr for konvertering av utenlandsk sertifikat til PPL sertifikat i fjerde ledd, da dette kommer inn under annen gebyrbestemmelse.

### **§ 40 Gebyr for teoriprøver – piloter**

Tabellene er slått sammen for å gi bedre oversikt. Begrepet EIR endret til BIR for å samsvare med begrepsbruken i regelverket.

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

I første ledd bokstav a er begrepet instrumentrettighet tatt inn for å klargjøre innholdet.

Det er foreslått innført et nytt gebyr i fjerde ledd som gjelder i de tilfeller Luftfartstilsynet skal gjennomføre ferdighetsprøve med kandidaten.

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

Det er foreslått innført et nytt gebyr i fjerde ledd som gjelder i de tilfeller Luftfartstilsynet skal gjennomføre ferdighetskontroll med kandidaten. Bestemmelsen om gebyr for ferdighetskontroll i selskap med ordning for automatisk overføring av data er flyttet til nytt femte ledd.

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

I første ledd foreslås at tillegget per flymedisinsk undersøkelse for klasse 2, LAPL og AFIS/HFIS utvides til også å omfatte flymedisinske undersøkelser for kabinansatte.

### **§ 48 Årsgebyr og gebyr for utdannings- og skoletillatelser mv**

Bestemmelsen i annet ledd bokstav g om gebyr for enkeltstående teoretisk eller praktisk kurs i flytelefoni er foreslått fjernet da bestemmelsen ikke lenger er aktuell.

## **Kapittel VIII Flysikring**

### **§ 54 Gebyr for søknad om opprettelse av restriksjonsområde**

Bestemmelsen er foreslått utvidet til også å omfatte søknad om opprettelse av forbudt område og fareområde. Dette som følge av foreslåtte endringer i ny forskrift om luftromsorganisering.

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 21/04689. Det er ikke nødvendig å ha mottatt informasjon om høringen fra Luftfartstilsynet for å kunne gi sitt høringsinnspill.

Høringsfrist er mandag 13.12.2021.

---

<sup>4</sup> [Forskrift 30. november 2015 nr. 1404](#) om luftfartøy som ikke har fører om bord mv.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

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