

Høring - utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2026

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 2026. Gebyrforskriften har vært endret årlig, sist ved forskrift 20. januar 2025 nr. 87. 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?

Luftfartstilsynets tilsynsvirksomhet skal finansieres gjennom gebyrer. Dette innebærer at gebyrene skal dekke Luftfartstilsynets kostnader. Regelverkene i luftfarten endres ofte, noe som fører til at Luftfartstilsynets oppgaver endres eller at det kommer nye oppgaver. Dette innebærer som regel økte kostnader blant annet i forbindelse med rekruttering av ansatte med nødvendig kompetanse.

Samferdselsdepartementet fastsetter årlig oppdatert gebyrforskrift 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. Gebyrene fastsettes i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112 (R-2015-112) og beregnes ut fra historiske kostnader og estimert aktivitet. Antall aktører er i stadig endring, og variasjon i deres kompleksitet innebærer at Luftfartstilsynets ressursbruk og kostnader også vil variere. Arbeidet med gebyr vil derfor være en kontinuerlig prosess.

Luftfartstilsynet har gjennom flere år satt søkelyset på å effektivisere driften for å sikre en best mulig utnyttelse av tildelte ressurser. Det er også stort fokus 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?

Med bakgrunn i at tilsynsvirksomheten skal gebyrfinansieres har Samferdselsdepartementet bedt Luftfartstilsynet om å utarbeide forslag til ny gebyrforskrift for 2026. I dette arbeidet vurderes det om dagens gebyrer er kostnadsdekkende, og om Luftfartstilsynet har fått tildelt ansvar for nye oppgaver som også skal gebyrfinansieres. Forslaget til gebyrforskrift for 2026 vil ta hensyn til dette.

2.3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

De endringene som Luftfartstilsynet foreslår for 2026 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 forslag til gebyrforskrift for 2026 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. Inntektsbevilgning for 2026 er i regjeringens forslag til statsbudsjett foreslått til 175,3 millioner kroner. Det tas forbehold om Stortingets budsjettvedtak.

De foreslåtte endringene i gebyrforskrift 2026 vil berøre samtlige aktører i luftfarten. I tillegg er det foreslått ytterligere endringer på blant annet, følgende områder: AOC/lisens med SAR godkjenning, Statsluftfart, UAS operatører, FSTD-organisasjoner, organisasjoner som driver bakketjeneste (groundhandling) og securityområdet. Endringene vil også påvirke Luftfartstilsynets ressursbruk og kostnader.

Vedtatt gebyrforskrift vil gjelde frem til neste revisjon.

Om beregningsmodellen og forutsetninger for denne

I beregningsmodellen er Luftfartstilsynets oppgaver inndelt i hovedområdene tilsynsoppgaver og oppgaver som ikke gebyrfinansieres. Tilsynsoppgavene omfatter nye godkjenninger, utstedelser og all tilsynsvirksomhet. Oppgaver som pr i dag ikke er finansiert av gebyrer omfatter blant annet flysikkerhetsstyring, regelverksarbeid, internasjonal deltakelse, samfunnssikkerhet og beredskap og informasjon og samfunnskontakt.

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 på oppgaver som ikke finansieres av gebyrer. Kostnad tilknyttet personell utgjør største andel av Luftfartstilsynets kostnad, og det er over tid

gjennomført registrering av medgått tid per oppgave for å kontrollere beregningsgrunnlaget for gebyrsatsene.

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.

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.

Luftfartstilsynet får ofte tildelt nye oppgaver, og for å løse disse oppgavene vil det som regel være behov for å tilsette personell med relevant kompetanse. For nyansatte vil det som hovedregel ta minimum ett år å fullføre kurs og trening for å kunne autoriseres som inspektør. Det er først når en inspektør er autorisert at vedkommende selvstendig kan utføre oppgaver. Dette innebærer at når Luftfartstilsynet får tildelt nye oppgaver må det påregnes en del tid før vi er i stand til å levere tjenesten. Luftfartstilsynets ordinære bevilgning for inneværende år (2025) er på 317,8 millioner kroner.

Samferdselsdepartementet har som tidligere nevnt bedt Luftfartstilsynet om å utarbeide forslag til ny gebyrforskrift for 2026. I forslaget videreføres flere av dagens bestemmelser, samtidig som det foreslås endringer på enkelte områder. Det foreslås også nye gebyrer som følge av nytt eller endret regelverk.

På nye gebyrområder hvor det ikke foreligger erfaringstall er kostnaden estimert. Vi legger til grunn at disse gebyrsatsene vil bli justert ved senere revisjon av gebyrforskriften når det foreligger data for ressursbruk og kostnad.

Generelt er gebyrsatsene foreslått økt med 3,6 prosent for å dekke inn lønns- og prisvekst. Enkelte gebyrsatser er foreslått økt utover prisstigning for å oppnå bedre kostnadsdekning. Dette er nærmere forklart under de aktuelle bestemmelsene. I tillegg er det foreslått mindre justeringer i forskriftsteksten for å forenkle og tydeliggjøre innholdet i bestemmelsene.

2.5. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for vellykket gjennomføring er særlig knyttet til at forskriften får ikrafttredelse 1. januar 2026 eller så tett opp til dette tidspunktet som mulig.

Det foreslås at ny forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. trer i kraft 1. januar 2026.

3. Gjennomgang av forslag til endringer i gebyrforskriften

I vedlagte utkast til gebyrforskrift for 2026 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. Det er foretatt en rekke mindre justeringer i flere bestemmelser for å klargjøre og forenkle innholdet.

Der det er foreslått nye gebyrer eller andre vesentlige endringer i gebyrene er dette kommentert nedenfor. På områder hvor gebyrsatsene bare er prisjustert med om lag 3,6 prosent for å dekke inn lønns- og prisvekst er dette ikke nærmere kommentert.

§ 4 Nærmere om gebyr etter regning

Det er foreslått å øke timesatsen med om lag 10% for å oppnå en bedre kostnadsdekning. Luftfartstilsynets kostnader har over tid økt mer enn de årlige gebyrjusteringene for generell lønns- og prisvekst, og det er derfor nødvendig å øke satsen noe mer fra 2025 til 2026.

§ 7 Gebyr for særskilte inspeksjoner og tjenester mv.

Implementering av regelverk for informasjonssikkerhet (Part IS) innebærer flere nye oppgaver som Luftfartstilsynet vil være ansvarlig for. Dette omfatter blant annet behandling av søknad om godkjenning og dispensasjonssøknader fra aktører som omfattes av regelverket. Kostnaden knyttet til disse oppgavene må dekkes av gebyr, derfor foreslåes en ny bestemmelse i § 7 om gebyr etter regning for behandling av søknader tilknyttet Part-IS. Det skal også føres tilsyn med digital sikkerhet hos de aktuelle aktørene som omfattes av dette regelverket. Ved senere revisjon av gebyrforskriften må det derfor påregnes at det blir foreslått innført årsgebyr for å dekke kostnader til denne delen av tilsynsvirksomheten.

§ 14 Gebyr for ikke-erhvervsmessige luftfartøy som nevnt i EASA-forskriften, forordning (EF) nr. 2018/1139 artikkel 2 nr. 3 bokstav d, jf. vedlegg I (Annex I-fartøy)

Produksjonsår for å regnes som historisk luftfartøy foreslås endret til 1976.

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

Luftfartstilsynet har ansvar for behandling av søknad om utstedelse av driftstillatelse for SAR (Search and Rescue – Søk og redning) operasjoner, og fører tilsyn med organisasjoner som innehar slik tillatelse i samsvar med implementering av nytt regelverk.

I gebyrforskrift for 2025 ble det foretatt en stor omlegging av gebyrstruktur for blant annet innehaver av AOC/lisens. Denne omleggingen innebærer at aktørene betaler et grunngebyr og et tillegg for hver rettighet de innehar. Vi ser når at flere aktører har fått godkjent SAR driftstillatelse, og det er derfor foreslått innført et nytt tillegg for innehaver av SAR driftstillatelse i § 24. Det er også foreslått mindre endringer for å tydeliggjøre at det påløper gebyr for behandling av søknad om utstedelse av SAR driftstillatelse.

Videre foreslås det at innholdet i dagens «§ 25 Nærmere om gebyr for AOC/lisens til ervervsmessig luftfartsvirksomhet», flyttes til § 24, for å samle alle gebyr tilknyttet AOC/lisens i en bestemmelse.

I gebyrforskriften for 2025 er det lagt til grunn at aktører betaler gebyr for hver enkelt godkjenning eller rettighet, og denne modellen videreføres i forslaget for 2026. I forskriften for 2025 ble det videreført en bestemmelse fra 2024 om at innehaver av både AOC/lisens og SPO kun betaler grunngebyr for AOC/lisens. Denne ordningen anses ikke lenger som hensiktsmessig i forhold til kostnadsfordeling. Det foreslås derfor at gjeldende bestemmelse i § 24, som innebærer at innehavere av både AOC/lisens og SPO kun betaler grunngebyr for AOC/lisens, utgår.

I tillegg foreslås det økning i grunngebyrene noe utover den generelle lønns- og prisvekst og mindre justeringer i ordlyden for å tydeliggjøre og forenkle innholdet.

Ny § 25 Årsgebyr og gebyr for statsluftfart

Det foreslås at gebyr for organisasjoner med godkjent driftstillatelse for statsluftfart flyttes fra § 26 til ny bestemmelse i § 25.

Luftfartstilsynet har ansvar for behandling av søknad om utstedelse av driftstillatelse for statsluftfart og godkjenning av sikkerhetssystem for ideelle organisasjoner som utfører sivil statsluftfart. Det skal også føres tilsyn med disse aktørene. Årsgebyr for organisasjoner med godkjent driftstillatelse for statsluftfart er ivarettatt i dagens gebyrinnretning, og videreføres. Det som er nytt er forslag om innføring av gebyr for godkjenning av sikkerhetssystem for ideelle organisasjoner som utfører sivil statsluftfart. Videre foreslås det også innført årsgebyr for ideelle organisasjoner med godkjent sikkerhetssystem.

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

Etter vedtakelse av gebyrforskriften for 2025, ble det klart at beløpet for grunngebyr i kategori IFR over 5 701 kg var feil. Beløpet ble ikke endret i takt med de øvrige gebyrsatsene. Dette medførte at gebyrsatsen ble satt lavere enn det skulle ha vært. Det foreslås derfor at beløpet blir justert i tråd med intensjon.

§ 28 Operasjon til lufthavn og aerial work

Det foreslås at gebyr for behandling av søknad om «compliance review» økes med om lag 20 prosent for å oppnå bedre kostnadsdekning. Det er også foreslått at gebyr for søknad om «aerial work» økes tilsvarende.

§ 32 Gebyr for registrering som UAS-operatør i åpen kategori

Det foreslås innført en egen gebyrsats for organisasjoner som registrerer seg som UAS operatør. Dette vil innebære at firmaer og organisasjoner som registrerer seg som UAS operatør betaler et høyere gebyr enn privatpersoner. Begrunnelsen for dette er at regelverket på droneområdet stiller krav om at myndigheten skal ha oversikt over hvordan aktører som er registrert som firma og organisasjoner driver sin virksomhet. Slikt tilsynsarbeid blir gjennomført som felttilsyn. Innføring av differensiert gebyrsats skal bidra til å dekke kostnader til ressursbruk på dette området inkludert markedstilsyn.

§ 33 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av luftfartøy uten fører ombord (RPAS)

Det er foreslått mindre endringer her, slik at gebyr for deklart statsluftfartsoperatør flyttes til egen bestemmelse – ny § 34.

Ny § 34 Gebyr for statsluftfartsoperatør (deklart og spesifikk kategori)

Gebyr for statsluftfartsoperatør foreslås samlet i egen bestemmelse, slik at det blir enklere for aktører å få oversikt over gjeldende gebyrer. I forbindelse med implementering av nytt regelverk, skal Luftfartstilsynet ha ansvar for utstedelse av operasjonstillatelse for aktører i spesifikk kategori og føre tilsyn med aktører både i deklart og spesifikk kategori. Det foreslås derfor innføring av årsgebyr og godkjenningsgebyr for å dekke kostnader på dette området.

Når en organisasjon benytter operasjonstillatelse til en statsluftfartsoperatør, utløser dette behov for flere revisjoner av operasjonstillatelsen, noe som medfører økt ressursbruk hos Luftfartstilsynet.

Derfor foreslås det innført et tilleggsgebyr for statsluftfartoperatør som har kontrakt med eller er tilknyttet en annen organisasjon som benytter deres operasjonstillatelse.

§ 36 (tidligere § 35) Gebyr for godkjenning og årsgebyr for UAS-operatører i spesifikk kategori

Gapet mellom kostnad og gebyrinntekten på dette området er betydelig. Ressursbruk på dette området påvirkes i hovedsak av behandling av revisjoner, generell oppfølging og omfang av tilsyn. Dette gjelder særlig når godkjent operasjonstillatelse som tilhører en UAS-operatør blir benyttet av andre organisasjoner som de har tilknytning til. I slike tilfellet skal tilsyn med UAS-operatøren utvides i forhold til antall organisasjoner som benytter deres operasjonstillatelse.

Når en organisasjon benytter operasjonstillatelsen til en UAS-operatør, utløser dette behov for flere revisjoner av operasjonstillatelsen. Dette medfører økt ressursbruk hos Luftfartstilsynet i forhold til antall organisasjoner som benytter operasjonstillatelsen til en UAS-operatør. Derfor foreslås det innført et tilleggsgebyr for UAS-operatør som har kontrakt med eller er tilknyttet en annen organisasjon som benytter deres operasjonstillatelse.

Det foreslås også innført et tilleggsgebyr for UAS-operatører som har mer enn to godkjente operasjonstillatelser. Årsgebyret dekker inntil to operasjonstillatelser.

Revisjon av operasjonstillatelser til en UAS-operatør er inkludert i årsgebyret. I enkelte tilfeller kan revisjon bli særlig omfattende for eksempel på grunn av at nødvendige dokumentasjon ikke er sendt inn. Derfor foreslås det å innføre gebyr etter regning for slike tilfeller.

De foreslåtte endringene vil bidra til å reflektere kompleksiteten til UAS-operatørens virksomhet og gi bedre samsvar mellom ressursbruk og gebyrinntekter.

§ 37 (tidligere § 36) Gebyr for godkjenning og årsgebyr for UAS-operatør med lett UAS sertifikat (LUC)

Dagens gebyrinnretning for UAS-operatør med LUC godkjenning reflekterer ikke i tilstrekkelig grad Luftfartstilsynets kostnad på dette området. Derfor foreslås det en ny innretning på lik linje med forslaget for UAS-operatører i spesifikk kategori (§ 36).

§ 38 (tidligere § 37) Gebyr for søknad fra utenlandske UAS-operatører

Her er det foreslått økning av gebyr for søknad om godkjenning fra utenlandske UAS-operatør for å oppnå bedre kostnadsdekning.

§ 39 (tidligere § 38) Gebyr for markedstilsyn

Det foreslås endringer til gebyr for markedstilsyn for å komme i samsvar med begrensninger/krav i gjeldende regelverk for markedstilsyn. Derfor foreslås det innføring av gebyr tilknyttet aktiviteter i forbindelse med manglende samsvar med krav i gjeldende regelverk for markedstilsyn.

De resterende tilsynskostnadene, altså i de tilfelle produktet er i samsvar med reglene, må dekkes inn gjennom registreringsgebyret for droneoperatører.

§ 45 (tidligere § 44) Gebyr for instruktør- og kontrollantrettighet for piloter

Luftfartstilsynet mottar en gang iblant søknad fra innehaver av instruktørrettighet om å bytte fra TRI til SFI rettighet eller motsatt. Det har tidligere ikke vært fastsatt eget gebyr for dette, derfor er foreslått innført en ny gebyrsats for å dekke kostnad tilknyttet saksbehandling.

§ 47 (tidligere § 46) Gebyr for sertifikat til flygeledere og flygelederelever og autorisasjonsbevis til AFIS/FIS – personell

I forbindelse med implementering av nytt regelverk vil Luftfartstilsynet ha ansvar for behandling av søknad om godkjenning av kontrollant for AFIS/FIS. Det foreslås innføring av gebyr for å kunne dekke saksbehandlingskostnad.

§ 49 (tidligere § 48) Årsgebyr og gebyr for utdannings- og skoletillatelse

Vi ser at det er hensiktsmessig å justere bestemmelsen slik at enkelte gebyrer samles og/eller utgår for å forenkle innholdet. Det er foreslått å fjerne gebyrsatser som ikke lenger er aktuelle på grunn av endring i regelverk.

Det foreslås videre at årsgebyr for ATO som er tilknyttet operatør med AOC og flytekniske skoler økes noe utover prisstigning, for å bedre gjenspeile kostnad i dette området.

§ 50 (tidligere § 49) Årsgebyr og gebyr for godkjenning av FSTD-organisasjon og FSTD kategori FFS, FTD eller FNPT

Luftfartstilsynet har ansvar for godkjenning og tilsyn med organisasjoner som driver FSTD virksomhet (FSTDØ – flysimulator organisasjon). På bakgrunn av dette foreslås det innført gebyr for godkjenning og årsgebyr for disse organisasjonene.

Årsgebyret dekker blant annet kostnader ved gjennomføring av årlig tilsyn og/eller evaluering, samt gjennomgang og godkjenning av dokumentasjon og manualer. Vi legger til grunn at deler av tilsynet med en FSTDØ tilknyttet en norsk ATO kan gjennomføres som et tillegg eller samtidig med tilsyn med ATO. Dette vil sannsynligvis bidra til å redusere kostnaden. Det er derfor foreslått differensierte gebyrsatser.

Siden dette er et nytt tilsynsområde foreligger det ikke erfaringstall når det gjelder ressursbruk. Gebyrsatsene er derfor et estimat og vil bli gjenstand for revisjon når det foreligger datagrunnlag.

Videre foreslås det innført gebyr etter regning for tilsyn som krever reise utenfor Norge.

§ 51 Årsgebyr og gebyr for sertifisering av tjenesteyter for lufttrafikkteneste

Det foreslås at bestemmelser om gebyr tilknyttet tjenesteyter lufttrafikkteneste samles i § 51, slik at aktuelle gebyrer blir mer oversiktlig. Ellers er det foreslått mindre justering for å tydeliggjøre innholdet i bestemmelsen. Det foreslås blant annet bedre presisering tilknyttet bruk av gebyr etter regning dersom Luftfartstilsynets arbeid med endringshåndtering blir særlig omfattende.

§ 52 Årsgebyr og gebyr for sertifisering av tjenesteyter for flynavigasjonstjeneste (CNS)

Det foreslås også å samle bestemmelser om gebyr tilknyttet tjenesteyter for flynavigasjonstjeneste (CNS) i § 52, slik at aktuelle gebyrer blir mer oversiktlig. I tillegg er det foreslått en lavere gebyrsats for organisasjon som er sertifisert for CNS tjeneste og som har et begrenset sertifikat.

Luftfartstilsynet har ansvar for å føre tilsyn med organisasjon som er sertifisert for Flight Procedure Design og Flight Procedure Design begrenset til flight validation. Det foreslås derfor innført gebyr for disse.

Ny § 56 Gebyr for luftfartshinder og merking av luftfartshinder

Luftfartstilsynet har ansvar for håndtering av søknad om godkjenning av merking av luftfartshinder og dispensasjonssøknader. I tillegg har vi ansvar for generell oppfølging og tilsyn. Per i dag er bestemmelse om gebyr på dette området tatt inn som en del av tidligere § 57. Det foreslås

opprettelse av egen paragraf for gebyr tilknyttet luftfartshinder. Ellers er det foreslått mindre justering og presisering av ordlyden i bestemmelsen.

§ 58 (tidligere § 56) Gebyr for konsesjon for flyplass landingsplass

Dagens gebyrinnretning reflekterer ikke i tilstrekkelig grad Luftfartstilsynets arbeid på dette området. Det er stor forskjell i kompleksiteten når det gjelder søknad om konsesjon for landingsplass. Derfor ser vi at det er mer hensiktsmessig å innføre gebyr etter regning i stedet for faste beløp for behandling av søknadene. Av hensyn til behov for forutsigbarhet foreslår vi et maks beløp for behandling av søknad for landingsplass til privat bruk.

§ 59 (tidligere § 57) Årsgebyr og gebyr for sertifisering eller teknisk/operativ godkjenning av flyplasser mv.

Det foreslås en forenkling og tydeliggjøring av bestemmelsen. Gebyr tilknyttet luftfartshinder er foreslått flyttet til egen paragraf – ny § 56.

Vi ser at arbeidet med tilsyn og oppfølging av flyplass i dagens bokstav d og helikopterplass i bokstav g, krever like mye ressursbruk. Det foreslås derfor at bokstav d endres til også å omfatte helikopterplasser. Derfor foreslår vi å endre bestemmelsen slik at flyplass og helikopterplass betaler samme gebyr. Dette innebærer at bokstav g utgår.

Ny § 60 Gebyr for organisasjoner som driver bakketjeneste etter selverklæring

Nytt regelverk på flyplassområdet (ground handling) innebærer at Luftfartstilsynet har ansvar for behandling av innsendte selverklæringer fra organisasjoner som driver bakketjeneste. Det foreslås derfor innføring av gebyr for behandling av selverklæring og et tilleggsgebyr per lufthavn organisasjonen skal operere på.

§ 61 (tidligere § 58) Sikkerhetsgodkjenning av leverandør av forsyninger til flyging, fraktleverandør, kjent avsender og transportør og andre aktører

I utgangspunktet er gebyr for sikkerhetsgodkjenning etter regning. Imidlertid har vi valgt å beholde minimumsbeløp i de forskjellige kategoriene for å gi aktører en indikasjon på kostnadsnivå for nye godkjenninger. Ved ny godkjenning skal Luftfartstilsynet gjennomføre stedlig/fysisk inspeksjon, noe som vil medføre at kostnadsnivået øker, blant annet på grunn av reisekostnader. Derfor foreslås det å innføre nye kategorier for å fange opp tilfeller der det søkes godkjenning på mange lokasjoner.

Videre foreslås det at bestemmelser som omhandler gebyr tilknyttet personell samles i § 63. Dette innebærer at gebyr tilknyttet instruktør er foreslått flyttet til § 63. Dette vil gjøre det enklere for sikkerhetspersonell og instruktør å få oversikt over gjeldende gebyr.

Det er foreslått en betydelig økning av minimumsbeløp for sikkerhetsgodkjenning i enkelte kategorier for å gi aktører en bedre indikasjon på kostnadsnivå.

§ 63 (tidligere § 60) Gebyr for prøver og sertifisering av sikkerhetspersonell og instruktør

Det foreslås mindre justering slik at bestemmelsene som omhandler gebyr tilknyttet personell samles i denne bestemmelsen.

§ 64 (tidligere § 61) Årsgebyr og gebyr for godkjenning for lufthavn og luftfartsselskap og sertifisert instruktør

Det foreslås at innholdet som omhandler årsgebyr for sertifisert/godkjent instruktør flyttes til § 63. Videre foreslås det en økning utover prisjustering for årsgebyr for lufthavn i kategori punkt b og c for å oppnå bedre kostnadsdekning. Utover dette er det foreslått mindre språklige justeringer.

§ 65 (tidligere § 62) Årsgebyr for sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, leverandør av forsyninger, transportør og kjent avsender

Det foreslås innføring av nye kategorier for sikkerhetsgodkjent fraktleverandør og leverandør med mange kontorer/sted for å være mer i samsvar med faktiske kostnader på dette området.

Når det gjelder kjent avsender er det fortsatt et betydelig gap mellom tilsynskostnad og gebyrinntekter. Det er derfor foreslått en betydelig prosentvis økning av årsgebyrsats for kjent avsender. Tilsyn med godkjent transportør er foreløpig ikke iverksatt, men vi legger til grunn at kostnadene vil bli på samme nivå for kjent avsender.

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 25/17044.

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

Høringsfrist er mandag 8. desember 2025.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

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