Luftfartstilsynet Vår dato 24.11.2017

Postboks 243 Deres dato 10.10.2017

8001 Bodø Vår referanse TL

 Deres referanse 17/06482-11

**HØRING – UTKAST TIL GEBYRFORSKRIFT LUFTFARTSTILSYNET FOR 2018**

Det vises til høringsbrev av 10. oktober 2017 vedrørende utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet (LT) for 2018. NHO Luftfart har noen synspunkter på høringsutkastet.

*Generelle kommentarer*

NHO Luftfart har merket seg at LT legger til grunn en budsjettramme på 222,3 millioner kroner for 2018, som ligger noe over budsjettrammen for 2017 på 219,8 millioner kroner. Dette kostnadsnivået ligger imidlertid godt over kostnadsnivået for tidligere år, og dette skyldes økt ressursbruk til arbeidet med digitalisering og forenkling. På bakgrunn av pågående arbeid med omorganisering, effektivisering og automatisering av manuelle tjenester har ikke LT gjennomført en reell kartlegging av ressursbruk og grunnlag for satsene for 2018. Disse er slik vi forstår, med noen unntak, videreført tilnærmet uendret.

NHO Luftfart er positiv til at LT i en overgangsperiode bruker noe ekstra ressurser for å fornye og effektivisere virksomheten. Dette er spesielt viktig for en virksomhet med en rekke prosedyre- og regelstyrte oppgaver som gjennom digitalisering kan forenkles med forbedret tjeneste kvalitet. Vi forutsetter imidlertid at denne ekstra ressursinnsatsen er midlertidig og at man faktisk får redusert kostnads- og ressursbruk på sikt. Dette må igjen slå ut i reduserte gebyrsatser på de områder som blir berørt. Vi minner i denne sammenheng om at også kostnader til arbeidet med å legge til rette for digitalisering etter det opplyste har gått inn i kostnadsgrunnlaget for gebyrene, noe som tilsier en vesentlig reduksjon når disse ekstrakostnadene faller bort og forenklingen/automatiseringen i arbeidet er gjennomført. Vi viser ellers til at NHO Luftfart tidligere har anført at slike utviklingskostnader prinsipielt sett bør holdes utenom beregningsgrunnlaget for gebyrene.

NHO Luftfart har også tidligere påpekt er det er vanskelig for høringsinstansene å vite i hvilken grad endringer i beregnede kostnader per aktivitet skyldes satsendringer eller reduksjon/økning i aktivitet. Det er derfor ønskelig med en mer systematisk oversikt over en lengre tidsperiode på kostnader per område, faktiske inntekter og omfang av aktiviteter/tilsyn. På denne måten kan man følge utviklingen over tid og få bedre innsikt i produktivitetsutviklingen i LT på de ulike tilsynsområdene. Vi minner nok en gang om dette, og ser gjerne at LT utvikler en bedre oversikt som også gir et reelt inntrykk av produktivitetsutviklingen.

NHO Luftfart ønsker også å påpeke at det er et viktig prinsipp at gebyrene er basert på faktiske kostnader for de ulike tjenestene. Vi har også jevnlig tatt opp at det ikke bør skje kryss-subsidiering mellom områder eller ulike prising innenfor en sektor pga antatt forskjell i betalingsevne. Eksempelvis vil vi mene at gebyrer i større grad må harmoniseres mellom store og små virksomheter, tunge og lette fly osv, når oppgavene for det alt vesentlige består av administrativ dokumentkontroll mv. som ikke gir særlig forskjell i kostnadsnivå.

*Konkrete kommentarer*

1. I §24 årsgebyr AOC viser vi til innspill fra Widerøe som tar opp at selskapet får tre nye mellomstore fly i sin flypark i en høyere vektklasse enn resterende fly. Dette medfører at selskapet tilsynelatende havner i høyeste avgiftsklasse, til tross for at majoriteten av flyparken tilsier en lavere avgiftsklasse. Vi ber LT vurdere Widerøes forslag til tilpasning, eksempelvis at AOC kategori bestemmes etter størrelsen på majoriteten av flyparken for det aktuelle selskapet.
2. Flere flyselskaper vil i løpet av året bli knyttet et sentralt datasystem, Empic, som LT bruker til å administrere utstedelser av flysertifikater og gebyrer. Dette betyr mindre administrativt arbeid og fjerning av mulige feilkilder. Etter vår mening er det nettopp i slike tilfeller med automatisering at avgiftene må reduseres, og vi ber om at dette iverksettes på de tjenester som berøres.
3. NHO Luftfart har merket seg forslaget til gebyr økning på 11% på security, jf §§ 50-52. Det er dårlig dokumentert at kostnadene øker i et slikt omfang, og vi mener at det spesielt i tilfelle med vesentlig økning i satsene bør dokumenteres et godt grunnlag for forslaget. En generell begrunnelse i økt personellbehov er ikke tilstrekkelig. Vi ber LT avvente en slik økning av satsene, og komme tilbake til ev grundigere dokumentasjon for gebyrforslaget for 2019.

*Avsluttende bemerkninger*

Høringsfristen for gebyrregulativet for 2018 er 1. desember 2017, dvs etter at statsbudsjettets rammer for LT er fastsatt. Vi forutsetter likevel at høringsprosessen er reell og at LT kan foreta tilpasninger i gebyrregulativet etter avsluttet høring.

NHO Luftfart ber om at LT følger opp våre innspill, og imøteser en tilpasning som fremmer konkurransekraften til norsk luftfartsnæring. Vi står om ønskelig gjerne til tjeneste med ytterligere informasjon.

Med hilsen

NHO Luftfart

Torbjørn Lothe

Administrerende direktør