



Flyvebladet

MEDLEMSBULLETIN FOR NORSK FLYMEDISINSK FORENING



Innhold:

Flymedisinsk seksjon flytter ikke (nå) og stillingen som sjeflege skal utlyses på nytt!

Luftfartstilsynet innfører gebyr for flylegene!

Kurs 2012 i Flymedisin blir i år, i sin helhet, viet forskriftsendringer, forholdet til Luftfartstilsynet og de nye utfordringene foreningen står overfor.

Kurs vedrørende delegering, hvordan gikk det?

Flymedisinsk seksjon flytter ikke (nå) og stillingen som sjeflege skal utlyses på nytt!

Først til den gledelige nyhet som mange av dere vet allerede:

Meldingen fra LTs ledelse til FMS 22. mai var at

- Flyttingen er avlyst og utsatt i 4 år
- Stillingen som sjeflege blir utlyst på nytt på de nye premissene

Det betyr at FMS (Flymedisinsk Seksjon) fortsatt blir i kontorene på Blindern i kontorfellesskap med FMI (som er vårt Flymedisinske Senter). Det blir veldig spennende å se utlysningsteksten på Sjeflege stillingen! Vil den bekrefte at stillingen skal være i Oslo, eller blir det forbehold om flytting til Bodø? Det vil være av stor betydning for søkningen til stillingen.

Luftfartstilsynet innfører gebyr for flylegene!

Verre er denne informasjonen som styret i foreningen fikk vite om bare for en uke siden. NFF er høringsinstans for denne type saker, men har altså ikke vært en del av høringsrunden. Først vil jeg bare gjengi det brevet foreningen sendte :

Luftfartseksjonen
Samferdselsdepartementet,
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

25 mai 2012

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

VDR HØRING OM NY GEBYRFORSKRIFT NORSK FLYMEDISINSK FORENING HAR IKKE FÅTT ANLEDNING TIL Å SENDE INN HØRING, SLIK VI HAR RETT TIL.

Norsk Flymedisinsk Forening (NFF) ble i går gjort oppmerksom på at det har vært ute til høring et forslag til gebyrforskrifter som vil berøre våre medlemmer betydelig. Vi vil be om at den del av forskriften, som berører oss, utsettes så vi kan få uttalt oss.

En innføring av et gebyr for flyleger vil medføre store konsekvenser for den enkelte flylege, men særlig for piloter og flyselskaper. Vi var 50 flyleger samlet i går og det var overraskende mange som sa at de ville slutte hvis det blir innført et gebyr på kr 12000. Da blir tilgjengeligheten til flylege drastisk redusert, særlig i utkantstrøk. Dette er en av flere, viktige grunner til av foreningen må få anledning til å bli hørt i denne saken.

NFF ble godkjent som høringsinstans i 2009

Med vennlig hilsen

Lars Tjensvoll
Leder
Norsk Flymedisinsk Forening
lars@flylegen.no
MOBIL : 92826705

Forslaget til endring i gebyrforskriften har møtt mye kritikk, se bl.a. Flynytt nr 1 i år. Denne type forskrift og problemstilling er noe helt nytt for oss og de som ønsker å lese hele forskriften kan gå til: <http://www.luffartstilsynet.no/aktuelt/gjennomfoertehoeringer/article11.ece>
Først har jeg klippet fra det generelle kapittelet

Forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv.

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 2012 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) §§ 3-1 og 13-8.

Kapittel I. Innledende og generelle gebyrbestemmelser

§ 1 Formål m.m.

Forskriften fastsetter gebyr for Luftfartstilsynets arbeid med myndighetshandlinger etter luftfartsloven, herunder godkjenninger, tillatelser mv. og virksomhetstilsyn. For arbeid utført av Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) gjelder forskrift 23. mai 2005 nr. 459 om felleseuropeiske sikkerhetsregler for sivil luftfart og om etablering av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EASA-forskriften), jf. forordning (EF) nr. 593/2007 om avgifter og gebyrer pålagt av Det europeiske flysikkerhetsbyrået.

§ 2 Definisjoner

I forskriften menes med

- a) tillatelse: enhver tillatelse, godkjenning, konsesjon, lisens, sertifikat mv. etter luftfartsloven eller forskrift gitt med hjemmel i luftfartsloven
- b) vekt i kg: Maksimal tillatt startvekt (MTOW Maximum Take-off Weight)
- c) antall ansatte: antall personer ansatt i virksomheten

§ 3 Gebyr for søknad om tillatelse

- (1) For søknad om tillatelse skal det enten betales et fast gebyr eller gebyr etter regning etter bestemmelsene i denne forskriften. Det skal betales gebyr selv om søknaden avslås eller trekkes etter at Luftfartstilsynet har påbegynt saksbehandlingen.
- (2) Dersom en tillatelse blir tilbakekalt av Luftfartstilsynet eller utløper av andre grunner, skal det ved ny søknad om tillatelse betales gebyr som for første gangs utstedelse.
- (3) Luftfartstilsynet kan i særlige tilfeller beslutte helt eller delvis bortfall av gebyr i forbindelse med søknad om tillatelse. Det skal blant annet legges vekt på om det har inntrådt spesielle omstendigheter etter søknadstidspunktet som søker ikke kan lastes for og som det vil være urimelig at søker bærer risikoen for.

§ 4 Nærmere om gebyr etter regning

- (1) Gebyr etter regning fastsettes på grunnlag av faktisk timeforbruk og direkte utgifter til reise, opphold, diett, materialer mv. som har vært nødvendig for utførelse av myndighetshandlingen. Ved gebyr etter regning benyttes en timesats på kr 900 per time.
- (2) Luftfartstilsynet kan i særlige tilfeller bestemme at forskudd skal innbetales på søknadstidspunktet eller senere. Forskuddet skal ikke være større enn det totale gebyret som antas å påløpe.

§ 5 Gebyr for virksomhetstilsyn (årsgebyr)

- (1) Innehaver av tillatelse skal betale årsgebyr etter bestemmelsene i denne forskrift. Årsgebyret dekker Luftfartstilsynets kostnader med rutinemessige inspeksjoner, fornyelse av tillatelsen, forespørsler fra innehaveren og annet arbeid Luftfartstilsynet har med administrasjon og oppfølging.
- (2) Årsgebyret dekker en periode på tolv måneder fra kalenderårets begynnelse. Årsgebyr betales etter de rettigheter som er registrert i Luftfartstilsynet og Norges luftfartøyregister per 1. januar og etter gebyrsatser som fastsatt i denne forskrift. 2
- (3) Ved første gangs betaling av årsgebyr skal gebyret
 - a) ved utstedelse i første kvartal være 4/4 av årsgebyret
 - b) ved utstedelse i annet kvartal være 3/4 av årsgebyret
 - c) ved utstedelse i tredje kvartal være 2/4 av årsgebyret
 - d) ved utstedelse i fjerde kvartal være 1/4 av årsgebyret
- (4) Ved forandringer i gitt tillatelse som medfører høyere årsgebyr, skal årsgebyr betales i henhold til endret tillatelse fra og med det kvartal endringen skjer.
- (5) Plikten til å betale årsgebyr faller bort når en godkjenning eller tillatelse ikke fornyes eller på annen måte utgår.
- (6) Luftfartstilsynet kan i særlige tilfeller beslutte delvis bortfall av årsgebyr. Det skal blant annet legges vekt på om det har inntrådt spesielle omstendigheter som innebærer at det er klart urimelig at fullt årsgebyr skal påløpe.

§ 6 Gebyr for aksept eller godkjenning av ledende personell mv.

(1) Hvor Luftfartstilsynet skal godkjenne ledende personell betales gebyr kr 3 640 per godkjenning. Hvor Luftfartstilsynet skal akseptere ledende personell betales gebyr kr 3 300 per aksept. For godkjenning av Airworthiness Review Staff betales imidlertid gebyr etter regning med minimumsbeløp kr 13 850, jf. § 4.
(2) For prøve som ledende personell skal avlegge for Luftfartstilsynet betales gebyr kr 3 640 per prøve. For avlegging av e-eksamen i regi av Luftfartstilsynet betales gebyr kr 760.

§ 7 Gebyr for særskilte inspeksjoner og tjenester mv.

(1) Når Luftfartstilsynet finner det påkrevd med særskilt inspeksjon eller besiktigelse ut over rutinemessige inspeksjoner eller besiktigelser, betales gebyr etter regning, jf. § 4.

(2) For Luftfartstilsynets arbeid med andre verifikasjoner, godkjenninger eller dispensasjoner som nevnt i forskriften her, betales gebyr etter regning, jf. § 4.

(3) For Luftfartstilsynets arbeid med eller deltagelse i prosjekter knyttet til organisasjoner, produkter, systemer, prosedyrer, installasjoner mv. som ikke kommer inn under andre bestemmelser i denne forskrift, betales gebyr etter regning, jf. § 4.

§ 8 Betalingsbetingelser

(1) Fast gebyr, gebyr etter regning og årsgebyr faktureres av Luftfartstilsynet. Årsgebyr for luftfartøy faktureres til operatør eller registrert eier i Norges luftfartøyregister per 1. januar.

(2) Gebyr for tillatelse til privatperson med arbeidssted i Norge, kan faktureres til arbeidsgiver.

(3) Gebyr angis i norske kroner.

§ 9 Virkning av manglende betaling

(1) Søknad om tillatelse vil ikke bli behandlet før søkeren har betalt alle tidligere forfalte ikke omtvistede gebyrkrav.

(2) Hvis årsgebyr for fartøy eller organisasjon ikke er betalt ved forfall, vil saksbehandling som dekkes av årsgebyret ikke bli utført.

§ 10 Tilbakebetaling av gebyr

Ved forandringer i gitt tillatelse skal årsgebyr betales til og med det kvartal tillatelsen endres eller bortfaller. Virksomheten kan søke om tilbakebetaling av årsgebyr for gjestående kvartal av året.

Her står det klart og tydelig at LT vil innkreve gebyr for: «Luftfartstilsynets arbeid med myndighetshandlinger etter luftfartsloven, herunder godkjenninger, tillatelser mv. og virksomhetstilsyn.» Jeg har snakket med en av funksjonærene i avdelingen i LT som driver med dette og hun forklarte det også på denne måten: LT må ta seg betalt for tilsyn med flylegene og det skal betales av flylegene. Flylegene må deretter ta det inn i sine honorarer. Hun presiserte at LT er ikke vår oppdragsgiver. Flylegene utfører en oppgave på vegne av myndighetene, på lik linje md LT. Derfor er ikke LT riktig adresse for våre protester og argumenter mot dette gebyret. I stedet er det antagelig Samferdselsdepartementet – så vidt jeg har forstått.

Hvilke gebyr er det så de vil pålegge oss? Det er ikke småtter! Her følger først et utdrag fra den teksten som gjelder oss, pluss kommentarteksten

§ 39 Gebyr for utstedelse av legeattest, medisinske tjenester mv.

(1) Gebyr for utstedelse av legeattest mv. dekker Luftfartstilsynets kostnader ved utstedelsen. Gebyret dekker ikke den medisinske undersøkelsen.

(2) For første gangs godkjenning av flylege betales gebyr kr 20 000. For godkjent flylege påløper årsgebyr kr 12 000. For første gangs godkjenning av flymedisinsk senter betales gebyr etter regning, jf. § 4. For godkjent flymedisinsk senter påløper årsgebyr kr 110 000.

(3) Hvor Luftfartstilsynet foretar utstedelse av legeattest og utlevering av journal mv. betales gebyr etter følgende satser:

a) kr 560 for søknad om legeattest (alle kategorier), inkludert dispensasjonssøknad

b) kr 1 150 for legeerklæring ved vurdering av helsemessig skikkethet

c) kr 1 020 for utlevering av redigert journalutskrift

d) kr 520 for utlevering av fullstendig journal

e) kr 520 for kopi av legeattest

f) kr 560 for endring av utstederland (State of Licence Issue)

§ 39 Gebyr for utstedelse av legeattest mv.

I forbindelse med ventet nytt regelverk på området, foreslås det inntatt bestemmelser om første gangs godkjenning av flyleger og flymedisinske sentre, samt årsgebyr for disse. Det foreslås at gebyr for første gangs godkjenning av flylege skal være kr 20 000 og årsgebyret kr 12 000. Videre foreslås det at gebyret for første gangs godkjenning av flymedisinsk senter skal betales etter regning, og at årsgebyret skal være kr 110 000. Da det fulle arbeidsomfanget per i dag er uklart, er det aktuelt å vurdere det nærmere arbeidsomfanget på tidspunkt for vedtakelse av forskriften, og i forbindelse med neste revisjon av forskriften.

Så lenge Luftfartstilsynet foretar utstedelse av legeattester påløper gebyr etter tredje ledd. Gebyrsatsene foreslås ikke endret. Tidligere har gebyrene inkludert betaling for selve den medisinske undersøkelsen. Dette vil opphøre fra 1. september 2011. De foreslåtte gebyrsatsene er lik gebyrsatsene som inntretr 1. september 2011, jf. gjeldende gebyrforskrift fjerde ledd.

Styret vil jobbe hardt for å få utsatt dette gebyret og aller helst få det fjernet, selv om det er lite realistisk. Styret ser flere alvorlige konsekvenser av dette gebyret:

1. Antallet flyleger vil bli drastisk redusert. Flyleger som bare utfører noen få undersøkelser i året, vil med stor sannsynlighet, ikke ønske å betale så dyrt for å fortsette.
2. Pilotene, både kommersielle og private, vil få et betydelig redusert tilbud når det gjelder flyleger. Det kan bety lange reiser som øker utgiftene med å holde sertifikatet ved like.
3. Pilotene og selskapene får økte utgifter fordi flylegene må ta høyere honorar.
4. Medlemstallet i NFF blir betydelig redusert noe som igjen går ut over vårt flymedisinske miljø.

Det finnes sikkert flere, gode argumenter og de mottas med takk! Andre kommentarer? NHO Luftfart har avgitt en høringsuttalelse, og den gjengis i sin helhet til slutt!

Kurs 2012 i Flymedisin blir i år, i sin helhet, viet forskriftsendringer, forholdet til Luftfartstilsynet og de nye utfordringene foreningen står overfor.

Kurset i år holdes som vanlig første fredagen i september, dvs. Fredag 7. September, Thon Hotel Opera. Det blir naturlig å vie kurset til de nye endringene som skjer. Vi håper også å få møte den nye Luftfartsdirektøren. Programmet er under utarbeidelse og vil bli kunngjort snart.

Det er mange som melder seg på først i august, men det hadde vært greit for oss å få vite hvem som allerede nå vet at de ikke kan komme. Vær så snill å gi beskjed til Lars så snart som mulig.

Kurs vedrørende delegering, hvordan gikk det?

Kurset gikk bra, til tross for kort forberedelsestid og usikkerhet om hva som egentlig skulle delegeres. Det er bestemt at frem til det nye regelverket innføres, er det bare delegert rett til å utstede de enkle attester, med enkle begrensninger.

Flylegene har ikke lov til å oppheve begrensninger og særlig ikke resertifisere piloter som har fått sertifikatet/legeattesten inndratt pga sykdom.

Er noen i tvil, ring til Flymedisinsk seksjon!!

Er det behov for kurs den 6. september. De som er interesserte kan allerede nå melde fra til Torgeir Tvedt: Torgeir.Tvedt@caa.no

Luffartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Vår dato 13.01.2012
Deres dato 27.10.2011
Vår referanse TL
Deres referanse 201101926-26

HØRING – UTKAST TIL FORSKRIFT OM GEBYR TIL LUFTFARTSTILSYNET

NHO Luftfart viser til høringsbrev av 27.10.2011 vedrørende utkast til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet.

Generelt

NHO Luftfart er overrasket over forslaget til gebyrregulativ for 2012. I henhold til regjeringens forslag til budsjett for Luftfartstilsynet, jf Prp 1 S (2011 – 2012), foreslås inntektsrammen økt med 3 % i forhold til saldert budsjett for 2011, jf omtale under kapittel 4313 Luftfartstilsynet, post 01. Dette er i beste fall misledende. Etter det opplyste i høringsbrevet forventes faktiske inntekter i 2011 å bli ca 120 millioner kroner, dvs ca 6 millioner kr lavere enn saldert budsjett på 126,8 millioner kr. Dette tallet inkluderer gebyrinntekter fra flymedisinsk virksomhet, som i 2012 tas ut av Luftfartstilsynets budsjett. Justert for flymedisinsk virksomhet betyr dette at de sammenlignbare gebyrinntektene foreslås økt med ca 15 % fra 2011 til 2012, fra faktisk ca 116 millioner kr til et samlet nivå på 133,5 millioner kr. LT oppsummerer imidlertid selv i høringsbrevet at økningen på de ulike gebyrområdene blir 21,9 millioner kr, noe som med et inntektsgrunnlag på 116 millioner kr i 2011 gir en samlet inntjening for 2012 på hele 138 millioner kr, dvs en vekst på hele 19 %.

Uansett beregning viser dette at økningen i gebyrene ligger langt over det som er opplyst i regjeringens budsjettforelegg til Stortinget. Samtidig er det foruroligende at talloppstillingene åpenbart ikke er konsistente, og at vekstanslagene varierer med hvilke opplysninger i høringsbrevet man tar utgangspunkt i. Opplysningene om denne reelle prosentvise veksten fremkommer heller ikke direkte av Luftfartstilsynets høringsbrev.

NHO Luftfart reagerer ikke bare på tilsløringen av den faktiske gebyrøkningen, men også på at mange gebyrer økes svært mye, uten nødvendig dokumentasjon. Det hele oppleves fra luftfartsnæringen som vilkårlig, og det er vanskelig for en konkurranseutsatt luftfartsnæring å forholde seg til slike uforutsigbare økninger i en rekke gebyrer. En slik uforutsigbarhet er i seg selv uakseptabel, og kan påvirke aktiviteten i Norge på dette området. På mange områder er det enkelt å lokalisere sin forretningsvirksomhet i andre land som har gunstigere rammevilkår enn i Norge. I Danmark foreslås det eksempelvis en reduksjon i tilsynsgebyrene på hele 10 % neste år. En rekke

av våre medlemsbedrifter har også påpekt at de har inngått langsiktige kontrakter, også med offentlige oppdragsgivere, som normalt kun kan korrigeres med forventet prisstigning. Påslag i gebyrer på hele 50 % som foreslås på en rekke områder er derfor helt uakseptabelt. Det sier seg selv at en kommersiell virksomhet ikke kan foreta slike prisendringer "over natta". For øvrig er det også mange medlemsbedrifter som reagerer over gebyrøkninger på områder hvor tjenestekvaliteten har vært dårlig, og jevnt nedadgående. Det rimer dårlig å øke prisene når kvaliteten på tjenesten er svak.

I høringsmøte 1.12.2011 ble det fra Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet redegjort for grunnlaget for forslaget til økte gebyrer. Slik vi oppfatter presentasjonen har Samferdselsdepartementet "bestemt" at Luftfartstilsynets samlede kostnader knyttet til tilsynsvirksomhet skal fullfinansieres gjennom gebyrinntekter. Dette betyr at det er myndighetenes ønske om høyere inntekter til Luftfartstilsynet som er styrende for gebyrfastsettingen, og ikke at man faktisk kan dokumentere kostnadsgrunnlaget for de ulike gebyrene/satsene. Dette strider med de retningslinjer Finansdepartementet har fastsatt for gebyrfastsetting av offentlige tjenester som dette. Vi finner dette oppsiktsvekkende.

NHO Luftfart mener at Luftfartstilsynets forslag til gebyrregulativ er uakseptabelt, og vår sterke henstilling er derfor at endring i gebyrsatsene for 2012 må reflektere prisstigningen ellers i samfunnet. Vi anmoder derfor Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet til å revurdere hele gebyrregulativet slik det nå foreligger.

Beregning av kostnadsgrunnlaget

NHO Luftfart har merket seg at redegjørelsen om kostnadsgrunnlaget er tilnærmet ordrett som for foregående år. I beregningen av kostnadsgrunnlaget for tilsynsvirksomheten er noen områder, som tidligere, holdt utenfor (forskriftsarbeid, analyse, informasjon og internasjonalt arbeid), mens faste kostnader (også som tidligere) er fordelt forholdsmessig. Som følge av omorganisering er stillinger fra tidligere Juridisk avdeling i år overført til øvrige fagavdelinger.

NHO Luftfart har merket seg at samlede kostnader i Luftfartstilsynet over de siste årene har økt jevnt, og godt over prisutviklingen i samfunnet for øvrig. Begrunnelsene fremgår delvis i tidligere budsjettproposisjoner, og knyttes i vesentlig grad opp til områder som normalt ikke skal inngå i beregningsgrunnlaget for tilsynsvirksomheten. Det er derfor underlig at de faste kostnadene som ikke er inkludert i beregningsgrunnlaget blir lavere og lavere, mens kostnadene som inkluderes tilsvarende øker sterkt. I tabell på s. 4 i høringsbrevet illustreres dette for 2010 og 2011, og tallene for 2009 (ref fjorårets høringsbrev) er enda høyere enn for 2010. Her fremstår beregningen som lite logisk, og vi kan få inntrykk av kostnader henføres til områder som ligger innenfor tilsynsvirksomheten. Vi ber derfor Luftfartstilsynet gjennomgå disse beregningene på nytt, og foreta de endringer som etter vår oppfatning er rimelige for å sikre en riktig fordeling av kostnadene.

I tabell på s. 5 fremkommer det at faktiske beregnede inntekter stort sett avviker fra det nye beregnede kostnadsnivået for de ulike tilsynsområdene. I mange tilfeller synes det, til tross for svakhetene i beregningsforutsetningene som er påpekt ovenfor, likevel å være betydelig overdekning. Det tas i note forbehold om metodikken når det gjelder flysikring, men eksempelvis for tekniske gebyrer er det en overdekning i henhold til beregnet kostnadsnivå på nesten 24 %. Det er da ganske forstemmende å registrere at en rekke gebyrer på områder med betydelig overdekning økes med hele 50 %, noe som åpenbart også må komme i konflikt med de retningslinjer som gjelder for gebyrfastsetting.

NHO Luftfart mener det blir feil å legge en premiss om et forhåndsbestemt samlet gebyrproveny når man ikke er i stand til å dokumentere de reelle kostnadene for de ulike gebyrene. Slik vi forstår

Luftfartstilsynets høringsbrev vil dette åpenbart gi feil nivå på en rekke gebyrområder, og ikke minst feil differensiering av satsene innenfor de ulike gebyrområdene.

Våre medlemsbedrifter opplever dette som uakseptabelt, ikke minst all den tid en rekke gebyrer foreslås økt med hele 50 %. Vi vil kommentere noen av de områdene som berører våre medlemsbedrifter mest nedenfor.

Forslag til gebyrendringer

I kapittel II Luftfartøy økes en rekke gebyrer med 10 %. Stort sett foreslås dette uten nærmere begrunnelse eller dokumentasjon. Det er positivt at gebyr for utstedelse av luftdyktighetsbevis for større motordrevet luftfartøy holdes uendret, ref § 14. Vi savner imidlertid en dokumentasjon på at kostnadsgrunnlaget for et fly som er større enn 50 000 kg er 12,5 gang høyere enn for et fly som er mindre enn 6000 kg. Det er mulig slik differensiering var mer riktig for noen år siden, men med mindre fysisk besiktigelse og kontroll fremstår dette som ulogisk.

I kapittel III CAMO og flyverksted mv. foreslås gebyrsatsene gjennomgående økt med 50 %, samt at det foreslås noen nye gebyrområder. Også her er det gjennomgående mangel på begrunnelse og dokumentasjon. En rekke av våre medlemsbedrifter lever i et svært konkurranseutsatt marked, og slike økninger er helt uakseptable. Etter opplysninger i høringsbrevet er dette også et område der det i utgangspunktet foreligger en overdekning i forhold til faktiske kostnader. Dette gjør det enda mer urimelig med slike økninger i gebyrsatsene.

I kapittel IV Luftfartsselskap mv. vil vi spesielt kommentere § 24. Her foreslås alle årsgebyr økt med 50 %, også her uten begrunnelse og dokumentasjon. Dette er en betydelig kostnadspost for flyselskapene, og våre medlemsbedrifter reagerer kraftig på et slikt forslag. Vi ber om at satsendringen nedjusteres til en normal prisjustering, og forventer at LT i senere forslag til gebyrregulativ legger frem dokumentasjon på kostnadsnivå og differensiering av satser i henhold til Finansdepartementets retningslinjer. Før så skjer kan vi ikke akseptere slike store gebyrøkninger uten nærmere begrunnelse.

I kapittel V Sertifikat mv. er det også jevnt over "runde" gebyrøkninger på 5, 10, 20 eller endog høyere prosent påslag. Dette synes å underbygge at det ikke er foretatt beregninger på kostnadene for de ulike gebyrene, og selv om satsene her er noe lavere enn ovenfor, er det likevel påslag som ligger godt over prisstigningen ellers i samfunnet. Mange av de berørte bedriftene har en sårbar økonomi, og summen av de ulike påslagene her kan påvirke selskapenes konkurransekraft.

I kapittel VI Flyplass, flysikring og security foreslås også en rekke økninger i gebyrene. Disse berører delvis NHO Luftfarts medlemsbedrifter direkte, men indirekte vil de aller fleste av gebyrene til syvende og sist ramme de operative virksomhetene. Eksempelvis vil den foreslåtte gebyrøkningen innenfor flysikring og security bli lagt direkte inn i grunnlaget for avgiftsberegningen til flyselskapene, noe som gjør at kostnadene også her havner hos våre medlemsbedrifter.

Samlet sett gir de foreslåtte økningene i gebyrregulativet en vesentlig kostnadsøkning for de kommersielle luftfartsaktørene i Norge. Gjennomsnittlig vekst er etter de talloppstillinger LT selv presenterer om lag 15 % (alternativt 19 %), noe som er uakseptabelt høyt. For enkeltbedrifter kan økningen være betydelig høyere. Dette svekker norsk luftfartsnæring, og bidrar til svakere konkurransevilkår, som igjen gir incentiv til lavere aktivitet og endog omlokalisering. Dette vil i neste omgang også kunne svekke Luftfartstilsynets virksomhet og inntjening. Dersom man slavisk skal dekke et ønsket bemannings- og kostnadsnivå uavhengig av ev synkende aktivitet vil dette medvirke til ytterligere økende enhetssatser på mange gebyrområder. Slik sett vil LT over tid kunne undergrave sitt eget marked, jf at kostnadene i LT har økt stabilt høyt over mange år.

Prosess

Også i år kommer forslagene til nytt gebyrregulativ på høring etter at rammene for Luftfartstilsynets budsjett er fastsatt i statsbudsjettet som er fremlagt for Stortinget. Dersom høringsprosessen skal være reell forutsetter vi at Samferdselsdepartementet reelt kan endre forslaget til gebyrregulativ, og ev fremme reviderte budsjetttilpasninger for Luftfartstilsynet i en senere proposisjon. Dersom departementet ikke er innstilt på dette blir hele høringsprosessen meningsløs. NHO Luftfart forutsetter at senere høringsforslag sendes ut betydelig tidligere slik at de endringer som høringen medvirker til kan innarbeides i Prp 1 S.

Forvaltning av gebyrregulativet

NHO Luftfart har i flere tidligere høringer tatt opp behovet for en klageordning på de utstedelser av gebyrkrav som følger av forskriften. Vi viser til tidligere begrunnelser for dette, men vil nevne at flere gebyrer nå utstedes "etter regning", noe som forsterker behovet for en slik rettsikkerhetsgaranti.

Etatsstyring av Luftfartstilsynet – effektiviseringstiltak

Som påpekt innledningsvis er den grunnleggende årsaken til forslaget til økte gebyrsatser at kostnadene i Luftfartstilsynet har økt. En slik kostnadsvekst har pågått jevnt og trutt over mange år, selv etter at tilsynet har stabilisert virksomheten etter flyttingen til Bodø. En slik kostnadsvekst står i sterk kontrast til kostnadsutvikling for de konkurranseutsatte luftfartsbedriftene i Norge. Det er lite tilfredsstillende at de konkurranseutsatte luftfartsvirksomhetene reduserer sine egne kostnader, uten at vi ser noen initiativ til tilsvarende tiltak innenfor LT. Alle sikkerhetstilsyn vil i prinsippet ha sterke incentiv til å styrke sitt eget arbeid på sikkerhetsområdet, og har i mindre grad evne og krav til nedbemanning og kostnadseffektivisering. Det er fagdepartementet, her Samferdselsdepartementet, som gjennom sin etatsstyring må tilse at aktivitets- og kostnadsnivået i LT er fornuftig, og at etaten gjennomfører nødvendige tilpasninger i virksomheten. Dette går ikke minst på at virksomheten blir effektivt drevet, med et riktig kompetansenivå i organisasjonen. NHO Luftfart konstaterer at medlemsbedriftene på noen områder melder om reduksjon i kvaliteten på ulike tilsynsområder, samtidig som kostnadene øker. Dette er en urovekkende utvikling, og vi ber departementet gå grundigere inn i dette. NHO Luftfart etterlyser et sterkere engasjement fra departementet på dette, og vil i denne sammenheng også vise til en rapport utarbeidet av NHO i samarbeid med en rekke andre landsforeninger om statlige tilsyns gebyrinntekter. Rapporten finnes på følgende link:

<http://www.nho.no/jus/tilsynsgebyr-i-milliardklassen-article23484-81.html>

Avslutning

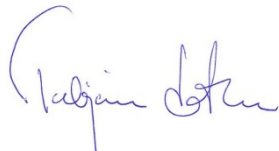
NHO Luftfart ber om at økningen i Luftfartstilsynets gebyrer samlet begrenses til forventet prisstigning i forhold til faktiske gebyrinntekter for 2011, dvs et grunnlag på 116 millioner kr pluss prisstigning. Vi ber også tilsynet revurdere strukturen på flere gebyrer hvor det åpenbart er en for høy belastning på større virksomheter/materiell/fly, eksempelvis gebyr for registrering av luftfartøy, gebyr for registrering av pantedokument, årsgebyr for luftfartøy med luftdyktighetsbevis, årsgebyr lisens/AOC mv.

NHO Luftfart vil bemerke at de åpenbart inkonsistente talloppstillingene i høringsbrevet tilsier at beregningene av gebyrer for 2012 er feilkalkulert, og at dette nå må gjennomgås grundig. Også dette tilsier at før en slik gjennomgang er foretatt, i samsvar med retningslinjene fra Finansdepartementet, bør man kun foreta en normal priskorrigerings i henhold til forventet prisstigning.

NHO Luftfart vil til slutt understreke at norsk luftfart står ovenfor betydelig utfordringer for å overleve i et svært konkurranseutsatt luftfartsmarked. Det er derfor viktig at også Luftfartstilsynet bidrar til nødvendig konkurransekraft gjennom gode og kostnadseffektive tjenester. Vi ber derfor om at de synspunkter NHO Luftfart på vegne av en samlet norsk luftfartsbransje her fremlegger blir tatt hensyn til i den endelige vurderingen og fastsettingen av gebyrene for 2012. Til orientering vedlegges en oversikt over NHO Luftfarts medlemsbedrifter. De aller fleste av disse blir mer eller mindre berørt av Luftfartstilsynets forslag.

Vi står gjerne til disposisjon dersom det er behov for ytterligere utdypning av vårt høringsinnspill.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Finansdepartementet

MEDLEMSBEDRIFTER – NHO LUFTFART

Air Service Brønnøysund AS
Airlift AS
Airlift Services AS
Bardufoss Ground Handling AS
Bristow Norway AS
Båtsfjord Reiseservice AS
CAE Training Norway AS
CHC Helikopter Service AS
European Helicopter Center AS
Finnair
Fred. Olsen Fly og Luftmateriell AS
Heli-One (Norway) AS
Honningsvåg Flyekspedisjon
Mehamn Flyekspedisjon AS
LT TECH AS
Luftfartsskolen AS
Luftreiser
Lufttransport AS
Mehamn Flyekspedisjon AS
Menzies Aviation (Oslo) AS
Norport Handling Bergen AS
Norrønafly PW&AP AS
Norsk Luftambulans AS
Norwegian Air Shuttle ASA

Oxford Aviation Academy Norway
Pilot Flyskole AS
Pratt & Whitney Norway Engine Center
Qatar Airways
Rygge Sivile Lufthavn AS
Røros Flyservice AS
Røros Flyservice OSL AS
Røros Flyservice RRS AS
Sandefjord Lufthavn AS
SAS Cargo Norway AS
SAS Ground Services Norway AS
Scandinavian Airlines System, Denmark – Norway – Sweden
Spirit Air Cargo Handling Norway AS
ST Aerospace Solutions NUF
Sunnhordland Lufthavn AS
Svolvær Flyekspedisjon AS
TUifly Nordic AB
Universitetet I Tromsø, Fakultet for Naturvitenskap
Vadsø Flyekspedisjon
Widerøes Flyveselskap AS