

Luftfartstilsynet  
postmottak@caa.no  
Brevet sendes kun elektronisk

Vår dato: 02.12.2024  
Deres dato: 16.10.2024  
Vår referanse: SVB  
Deres referanse: 24/30603-7

## Hørings svar - forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet for 2025

Det vises til høring fra Luftfartstilsynet datert 16.10.24 vedrørende forslag til ny gebyrforskrift som etter planen skal tre i kraft 1.1.25.

Norske Flyspeditørers Forening (NFF) er en regionforening under paraplyen NHO Logistikk og Transport. Foreningen har 46 medlemsbedrifter som har sitt virke knyttet flyfrakt og disse står for om lag 90 % av all flyfrakt i/til/fra Norge. Foreningen arbeider for å skape langsiktige og varige transport- og logistikk-løsninger for norsk industri, som igjen skal bidra til økt konkurransekraft for norsk næringsliv.

Tilsynsaktiviteten til Luftfartstilsynet skal finansieres gjennom gebyrer og beregningsmodellen skal baseres på selvkostmetoden.

Våre kommentarer vil omhandle §58-62 i kapittel IX, Flyplass og Security. Vi har således ikke innspill til de øvrige forslag til endringer.

### Godkjenning av transportør

NFF har i lang tid etterspurt ordningen med tilsynsgodkjenning av transportører, grunnet utfordringer knyttet til etterlevelse av kontroll i henhold til kravene i dagens forskrift.

I høringsutkastet informeres det om at tross at regelverket først trer i kraft i 2027, vil arbeidet med godkjenninger starte allerede i 2025/2026. Gebyret for transportørgodkjenningen er forslått lagt til samme nivå som for godkjenning av kjent avsender, altså kr. 15.700,- pr. kontor/sted samt kr. 4900,- i årsgebyr.

Vi har to kommentarer til dette.

Vår antakelse er at med det gebyret som er foreslått vil færre transportører søke om godkjenning sammenlignet med dagens ordning. Et slikt utfall vil være stikk i strid med hva både bransjen og myndighetene ønsker. En konsekvens av færre godkjente transportører er at mer innenlands gods må inn til screening (potensiell flaskehals). Det vil igjen påvirke kjent avsender-regimet (KC). Hvis gevinsten (les effektiv og sikker vareflyt) med å være KC ikke lenger er til stede, vil vi kunne se en nedgang i antall KC bedrifter også.

Det foreslås å innføre et gebyr allerede nå for en oppgave som skal igangsettes i 2025/2026, og et regelverk som trer i kraft i 2027. Vi tror kun et fåtall, om noen, vil investere i denne godkjenningen allerede nå. Det er etter vårt syn derfor vanskelig å estimere korrekte kostnader ift. ressursbruk. Det å innføre et gebyr for en tjeneste som potensielt ikke vil etterspørres på nåværende tidspunkt synes lite hensiktsmessig. Vi må

vel også anta at et eventuelt overskudd av innbetalte gebyr ikke vil falle tilbake til bedriftene, men i stedet være med på å subsidiere andre oppgaver tilsynet utfører.

### **Gebyr for prøver og godkjenning av sikkerhetspersonell**

Det foreslås innført bestemmelser i ny § 60 om sertifisering, resertifisering og tilleggssertifisering av sikkerhetspersonell. I tillegg foreslås det gebyr for gjennomføring av prøver i de tilfeller hvor prøve ikke blir bestått ved første forsøk.

For de av våre bedrifter som innehar eget sikkerhetspersonell vil det, etter hva vi forstår, kunne medføre en betydelig kostnadsøkning. Det fremstår også uklart hvordan fordelingen av oppgaver (instruktør/tilsyn) er tenkt. Det kommer ikke tydelig frem av forslaget hvilke oppgaver tilsynet faktisk skal utføre og således vet vi ikke hverken noe om omfanget av tilsynets arbeidsmengde ei heller hvilke faktiske kostnader som bør legges til grunn i fordelingen.

### **Årsgebyr for kjent avsender**

Årsgebyret for kjent avsender er foreslått økt med ca. 50 %.

Vår klare forståelse er at tilsynet ønsker flere "kjente avsendere" da det bidrar til en mer effektiv vareflyt og enklere sikkerhetskontroll av frakt som skal transporteres med fly.

Dagens kostnader knyttet til en slik godkjenning er årsaken til at flere bedrifter, spesielt SMB, velger å stå utenfor KC-regimet. Dette er Luftfartstilsynet kjent med.

Vi stiller oss derfor noe undrende til at det foreslås å høyne dette gebyret ytterligere og med en såpass markant prosentvis økning.

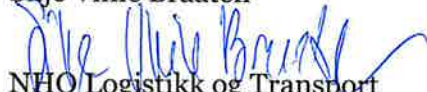
Vår bekymring er at stadige gebyrøkninger vil føre til en nedgang i antall bedrifter som ønsker å være kjent avsender. Går antall kjente avsendere ned vil antall screeninger på terminalene gå opp. I tillegg til ekstrakostnader for vareeiere/transportører, vil dette belaste ytterligere en bakkjetjeneste hvis kapasitet allerede er sprenget.

Vi viser også til hørings svar fra NHO Luftfart. Flere av våre medlemsbedrifter har tilhørighet i begge organisasjoner.

Vi håper at dere vil ta våre innspill til vurdering og er tilgjengelige for eventuelle spørsmål.

Med vennlig hilsen

Silje Vhile Braaten

  
NHO Logistikk og Transport  
Norske Flyspeditørers Forening