

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41780061
Fax 7221 8888
dla@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 16. maj 2013

Gebyrreform for tilsyn med civil luftfart

1. Sammenfatning

I forbindelse med den forventede overgang til safety-bidraget pr. 1.7.2013 vil Trafikstyrelsen samtidig foretage en række ændringer i prisstrukturen for de tilbageværende udstedelsesgebyrer for tilsynet med civil luftfart. Ændringerne sker med forbehold for vedtagelse af ændringerne til Luftfartsloven.

Forslaget til gebyrreform skal således ses i tæt sammenhæng med overgangen til safety-bidraget, hvor finansieringen af det løbende funktionstilsyn med den civile luftfart omlægges fra årsgebyrer og årsafgifter, der betales af såvel private som kommercielle brugere, til safety-bidraget, som udelukkende betales af de kommercielle selskabers passagerer. Indførelsen af safety-bidraget medfører samlet set en økonomisk fordel for både de kommercielle og de private brugere.

Den foreslåede gebyrreform indebærer et generelt "brugerbetalingsprincip" for tiltrædelseskontroller (udstedelsesgebyrer).

Trafikstyrelsen med bistand fra et eksternt konsulentfirma foretaget en gennemgang af samtlige gebyrer for at vurdere sammenhængen mellem pris og ressourceforbrug, hvilket har resulteret i en række yderligere ændringer i prisstrukturen.

Med den samlede gebyrreform lægges altså op til en større sammenhæng mellem Trafikstyrelsens ressourceanvendelse på sagsbehandlingen og det gebyr, som opkræves for opgaven.

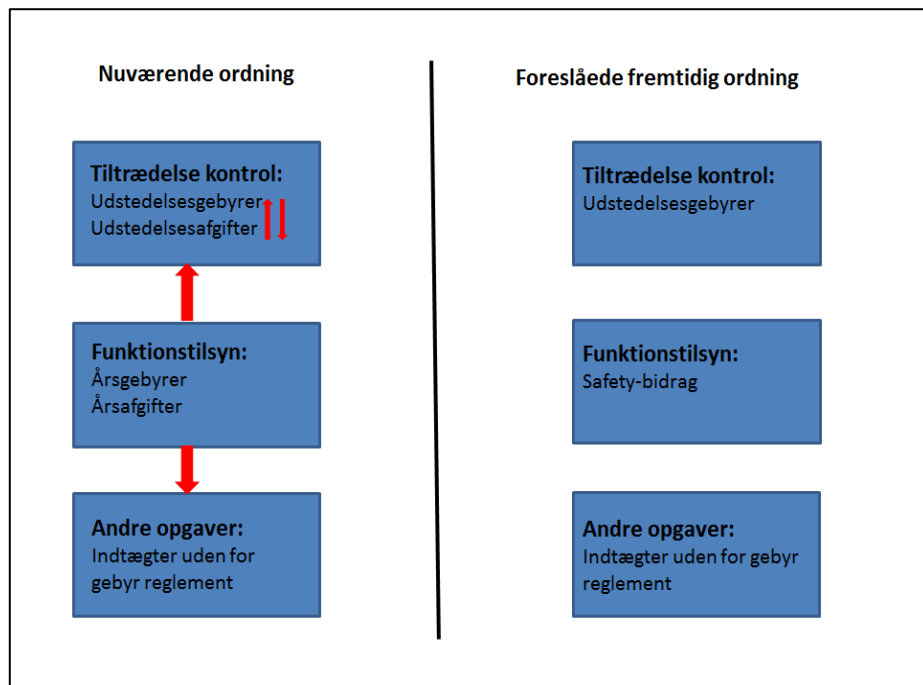
Samlet set vil overgangen til safety-bidraget og gebyrreformen medføre en besparelse eller en uændret betaling for langt de fleste private/foreningsbaserede brugere af den civile luftfart, idet den hidtidige krydssubsidiering erstattes med en subsidiering fra Safety-bidraget til betaling af funktionstilsyn-

Det skyldes ikke kun indførelsen af safety-bidraget, men også, at Trafikstyrelsens omkostninger er faldet betydeligt efter gennemførelsen af fusionerne af den oprindelige Trafikstyrelse med hhv. SLV og Færd-

Dato 16. maj 2013

selsstyrelsen, således at gebyrerne på en række områder kan sættes ned.

Figur 1: Gebyr- og afgiftsmodel nuværende og kommende model



Grønland og Færøerne er ikke omfattet af den nye luftfartslov. Derfor er Grønland og Færøerne fortsat omfattet af årsafgifter og årsgebyrer, dog undtaget personcertificering (kapitel 4 i gebyrreglementet). Endvidere vil en række af deres tiltrædelseskontroller fortsat blive afregnet ud fra de hidtidige udstedelsesafgifter.

2. Trafikstyrelsens omkostningsniveau

Trafikstyrelsens omkostninger for tilsyn med civil luftfart er faldet væsentligt fra 2009-2011 til niveauet i 2012/2013, som også forventes fremadrettet (alt andet lige i forhold til aktivitetsniveauet)

De samlede omkostninger er således reduceret med ca. 15 mio. kr. fra ca. 93 mio. kr. til ca. 77 mio. kr. Faldet skyldes bl.a. gevinster i forbindelse med fusionen mellem Statens Luftfartsvæsen og Trafikstyrelsen.

Det skal dog bemærkes, at reduktionen i omkostningerne ikke slår lige meget igennem på alle opgaver og gebyrer. Det skyldes, at andre faktorer såsom ændrede og nye regler, kan have den modsatte effekt.

Dato 16. maj 2013

Tabel 1: Gebyrregnskab og budget

i mio. kr.	Regnskab				Budget
	2009	2010	2011	2012	2013*
Indtægter	94,4	90,0	92,0	86,1	71,0
Omkostninger	89,1	82,8	92,1	75,5	71,8
Kalkulatoriske poster**	4,0	5,3	6,8	1,8	3,9
Resultat før opsparing	1,3	1,9	-6,9	8,9	-4,7
Videreført opsparing ultimo	1,4	-0,5	14,4	5,5	0,8

*) Budget 2013 er justeret på enkelte områder ift. den udgave, som blev forelagt gebyrudvalget i efteråret 2012.

**) Kalkulatoriske poster er indregning af kalkulatorisk poster herunder kalkulatorisk moms. Kalkulatoriske poster tilfalder staten via. en negativ bevilling.

3. Ændringerne i gebyrerne for tilsyn med civil luftfart (gebyrreformen)

Gebyrreformen omfatter følgende ændringer vedrørende de fortsættende udstedelsesgebyrer (jævnfør i øvrigt vedlagte notat om de helt konkrete ændringer i BL 9-10):

Alle udstedelsesgebyrer fastsættes fremover så de svarer til Trafikstyrelsens omkostninger ved sagsbehandlingen. Dvs. krydssubsidieringen afskaffes.

For en række eksisterende udstedelsesgebyrer ændres prisstrukturen fra fast tarif til efter regning – og vice versa. Det sker for at sikre sammenhængen mellem styrelsens omkostninger til den konkrete sagsbehandling og gebyrprisen. "Gebyr efter regning" anvendes fremover til de sager, hvor der er stor variation i størrelse og kompleksitet samt til alle nye opgaver.

"Gebyr efter regning" øger brugernes incitament til at forberede ansøgningsmaterialet til godkendelser/tilladelser mv. Trafikstyrelsens ressourceanvendelse på velforberedte sager er således væsentlig lavere end for sager, hvor ansøgningsmaterialet har fejl/mangler.

Timeprisen fastholdes uændret på 915 kr. I timeprisen indgår

- Løn til medarbejderne
- Overhead (husleje, administration mv.)
- Direkte øvrige omkostninger (konsultenydelser, rejser mv.)
- Kalkulatoriske poster (moms mv.)

Fast tarif anvendes til de sager, hvor der er lille variation i sagernes størrelse og kompleksitet. Den faste tarif dækker alle direkte og indirekte omkostninger ved godkendelsen mv. Dog viderefaktureres rejseomkostninger til Grønland og Færørene samt udlandet særskilt.

Dato 16. maj 2013

Rejseomkostningen i Danmark viderefaktureres ikke, ligesom rejsetid ikke faktureres. Det er indregnet i timeprisen og i den faste tarif. Det vil således ikke koste mere at få godkendt et fly i Karup end i Kastrup.

3.1 Nye gebyrer

Der indføres udstedelsesgebyrer for følgende opgaver, som tidligere har været dækket af årsgebyrerne:

1. Udvidelse af rettigheder til certifikater eller fornyelse af certifikater.
2. Anmeldelse af private flyvepladser der anvendes mere end lejlighedsvis

Som et tilbud i forbindelse med sagsbehandlingen i forhold til større komplekse sager yder Trafikstyrelsen endvidere forhåndsdiallog.

Forhåndsdiallog går ud over den almindelige vejledningsforpligtelse og er frivillige ydelser, som kan hjælpe de enkelte aktører, der ønsker at minimere projektrisikoen, det være sig økonomiske, tidsmæssige eller andre risici.

Forhåndsdiallogen håndteres sædvanligvis ved møder, og omfanget afhænger af projektets omfang og kompleksitet. Forhåndsdiallog faktureres efter medgået tid, bortset fra et indledende møde

4. Indfasning af ny prisstruktur og overgangsordning

Gebyrfastsættelsen vedrørende tilsyn med civil luftfart er hidtil foregået med udgangspunkt i tidligere års omkostninger¹. Trafikstyrelsen vil fortsat anvende denne model fremadrettet.

I forbindelse med gebyrreformen vil Trafikstyrelsen dog undtagelsesvist ændre alle de tilbageværende udstedelsesgebyrer til den nye prisstruktur med umiddelbar virkning pr. 1. juli 2013. Det betyder et midlertidigt brud med den nuværende prisfastsættelsesmodel.

Dvs. de nye gebyrer gælder fra det tidspunkt, hvor gebyrreglementet træder i kraft. For igangværende forretninger efter regning, der ikke er afsluttet på tidspunktet for ikrafttræden og for igangværende forretninger, hvor der ved ikrafttræden skiftes fra fast gebyr til gebyr efter regning, beregnes gebyret indtil dette tidspunkt efter de hidtil gældende regler indtil ikrafttræden. Efter dette tidspunkt beregnes gebyret efter de nye bestemmelser.

¹ Gebyrerne er fastsat så de ikke var højere end omkostningerne i de seneste 3 regnskabsår. 2013-gebyrerne er således baseret på det gennemsnitlige omkostningsniveau i 2009-2011. En række gebyrer har, jf. krydssubsidieringen været fastsat under omkostningsniveauet.

Dato 16. maj 2013

For forretninger, hvor der efter de hidtidige regler ikke har været krav om gebyr, vil der ikke blive opkrævet gebyr for sagsbehandling foretaget indtil ikrafttrædelsesdatoen.

5. Priseksempler

5.1 Pris for kommerciel pilot (trafikflyver), der skal have en uddannelse, samt efterfølgende udvidelse af rettigheder hvert 3. år.

Der var i 2012 122 nye kommercielle piloter.

Erhvervsmæssig pilot (ny pilot)	nuværende pris	ny pris
Udstedelse (4M, M1; 4j, J2 (12 stk); 4A, A2; 4I, I2; 4D, D3; 4I, I1)	17.050	16.383
Årsgebyr (4A, A2)	1.390	0
Samlet omkostninger over 10 år (udvidelse af rettigheder på certifikat hvert 3. år.)	26.034	18.814
Samlet omkostninger over 20 år (udvidelse af rettigheder på certifikat hvert 3. år.)	33.299	21.982

5.2 Pris for kommerciel pilot (trafikflyver), der har en uddannelse, men skal have udvidelse af rettigheder hvert 3. år.

Der er ca. 2.300 kommercielle piloter.

Erhvervsmæssig pilot	nuværende pris	ny pris
Udstedelse (4M, M1; 4j, J2 (12 stk); 4A, A2; 4I, I2; 4D, D3; 4I, I1)	0	0
Årsgebyr (4A, A2)	1.390	0
Samlet omkostninger over 10 år (udvidelse af rettigheder på certifikat hvert 3. år.)	8.984	2.431
Samlet omkostninger over 20 år (udvidelse af rettigheder på certifikat hvert 3. år.)	16.249	5.599

5.3 Pris for privat pilot med eget fly, der skal have en uddannelse + efterfølgende udvidelse af rettigheder hvert 5. år.

Der var i 2012 161 nye private piloter, det er ikke opgjort, hvor mange af dem der selv har et fly.

Ny pilot med eget fly (uden import/køb af nyt fly):

PPL (privat pilot) + eget fly	nuværende pris	ny pris
Udstedelse (4M, M1; 4J, J1 (4 stk.); 4F, F1; 4A, A1; 4I, I2; 4D, D3)	13.150	10.623
Årsgebyr, (4A, A1, 6B, B3)	2.335	0
Samlet omkostninger over 10 år (Inkl. fornyelse hvert 5. år)	28.242	11.469
Samlet omkostninger over 20 år (Inkl. fornyelse hvert 5. år)	40.445	12.684

Dato 16. maj 2013

5.4 Pris for privat pilot med eget fly, der har uddannelsen, men skal have udvidelse af rettigheder hvert 5. år.

Der er ca. 3.600 private piloter, det er ikke opgjort hvor mange af dem der selv har et fly.

Pilot med eget fly (uden import/køb af nyt fly):

PPL (privat pilot) + eget fly	nuværende pris	ny pris
Udstedelse	0	0
Årsgebyr, (4A, A1, 6B, B3)	2.335	0
Samlet omkostninger over 10 år	15.092	846
Samlet omkostninger over 20 år	27.295	2.062

5.5 Eksempler på luftdygtighed inkl. optagelse i rettighedsregisteret.

Den angivne sagsbehandlingstid er Trafikstyrelsens vurdering af sagsbehandlingstiden, hvis ansøgningsgrundlaget er uden fejl og mangler.

Der blev i 2012 godkendt 42 fly, over 2.730 kg, dertil kommer 5 fly under 2.730 kg. Som udelukkende anvendes privat og 12 fly via unionerne (DSvU, DBU, KZ og Veteranflyveklubben).

Luftdygtighed (fly 37.995 kg)	nuværende pris	ny pris
Udstedelse (3A, A1; 6C, C4) / (3A, A1; 40 timer)	135.299	43.690
Årsgebyr (6C,C4)	68.448	0
Samlet omkostninger over 10 år	577.694	43.690
Samlet omkostninger over 20 år	935.430	43.690

Luftdygtighed (fly 66.000 kg)	nuværende pris	ny pris
Udstedelse (3A, A1; 6C, C4) / (3A, A1; 50 timer)	214.105	52.840
Årsgebyr (6C,C4)	106.255	0
Samlet omkostninger over 10 år	900.854	52.840
Samlet omkostninger over 20 år	1.456.182	52.840

Luftdygtighed (fly 275.000 kg)	nuværende pris	ny pris
Udstedelse (3A, A1; 6C, C4) / (3A, A1; 55 timer)	801.395	57.415
Årsgebyr (6C,C4)	388.405	0
Samlet omkostninger over 10 år	3.311.739	57.415
Samlet omkostninger over 20 år	5.341.689	57.415

Dato 16. maj 2013

5.7 Pilot med uddannelse, der skal have udvidet rettigheder hvert 5. år, og som bruger 10 timer på at få godkendt et fly. Vedkommende importerer via. unionerne.

Den angivne sagsbehandlingstid er Trafikstyrelsens vurdering af sagsbehandlingstiden, som for mindre fly forventes at være lavere, hvis ansøgningsgrundlaget er uden fejl og mangler.

Der blev godkendt 12 fly i 2012.

Pilot med eget fly (inkl. import af nyt fly via unionerne)

PPL (privat pilot) + eget fly	nuværende pris	ny pris
Udstedelse (3A, A1, 6A, A1) (10 timer)	5.500	13.950
Årsgebyr, (4A, A1)	780	0
Samlet omkostninger over 10 år (Inkl. fornyelse hvert 5 år)	10.541	14.796
Samlet omkostninger over 20 år (Inkl. fornyelse hvert 5 år)	14.618	16.012