



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité  
Stortinget  
Karl Johans gate 22  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1732-

01.11.2016

### **Vedrørende ressursituasjonen i Luftfartstilsynet**

Jeg viser til brev av 25. oktober 2016 fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen. Brevet er en oppfølging til mitt svarbrev av 28. september.

Komiteen har stilt følgende spørsmål:

1. Hva er grunnen til at statsråden unnlater å opplyse komiteen om at økonomi ifølge Luftfartstilsynet var en medvirkende årsak til fallet i tilsynsaktiviteten i 2015?

I sin årsrapport for 2015 rapporterer Luftfartstilsynet både om et område der tilsynsaktiviteten er høyere enn plan, områder hvor tilsynsaktiviteten er i henhold til plan og områder der tilsynsaktiviteten er lavere enn plan. Luftfartstilsynets generelle tilstandsvurdering er imidlertid, som jeg også informerte komiteen om i mitt svarbrev av 1.9. d.å., at sikkerhetsnivået i norsk luftfart er tilfredsstillende. Det var den ifølge Luftfartstilsynet i 2015 og det samme rapporterer de i dag.

I ett kalenderår kan Luftfartstilsynet på enkelte områder gjennomføre flere tilsyn enn planlagt mens det på andre områder gjennomfører færre tilsyn enn planlagt. Fordelingen neste kalenderår kan imidlertid vise seg å være en annen, slik utviklingen av innlands helikopter er et eksempel på. Dette illustrerer at antall tilsyn alene ikke egner seg som indikator på sikkerhetstilstanden i norsk luftfart. I mitt brev av 28.9. d.å. beskrev jeg hvordan Luftfartstilsynet driver flysikkerhetsarbeid på mange nivåer hvor tilsynsaktiviteten bare er en del av dette arbeidet. Tilsynet melder selv at de gjennom arbeidet med Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF) oppnår betydelig effekt på området innlands helikopter.

Komiteen viser bl.a. til brevet "Behandling av anbefalte tiltak i Sikkerhetsstudie – Innlandshelikopter" av 12. september d.å. fra Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet, hvor følgende er sitert; "Det er gjennom periodiske rapporter til SD redegjort for hvorfor tilsynsaktiviteten var lavere enn normalt i 2015 enn i 2014, hvilket i hovedsak skyldtes økonomi og midlertidig mangel på inspektørkapasitet som følge av generasjonsskifte."

Jeg har i mine tidligere svar til Kontroll- og konstitusjonskomiteen forsøkt å informere om hvilken sammenheng jeg mener det er mellom ressursituasjonen i og tilsynsaktiviteten til Luftfartstilsynet generelt. Jeg viser særlig til mitt brev av 1.9. d.å. der jeg på side 2 påpeker at det er flere årsaker til at det ble gjennomført færre tilsyn enn planlagt i 2015. Men det gjelder på noen områder, ikke alle. På et område har de, som årsrapporten for 2015 viser, gjennomført flere tilsyn enn planlagt.

Komiteen viser i sitt brev av 25.10. d.å. spesielt til området innlands helikopter. Som brevet fra Luftfartstilsynet av 12.9. viser, har tilsynsomfanget på innlands helikopter i 2015 en kapasitetsmessig og en økonomisk side. Det at det tar tid å erstatte erfarne inspektører som går av for aldersgrensen, skyldes ikke i seg selv en stram budsjettsituasjon. Det betyr imidlertid ikke at økonomi ikke har betydning for gjennomføringen av tilsyn. Jeg minner i den forbindelse om at Luftfartstilsynet for budsjettåret 2015 ble tilført 1,15 mill. kr nettopp for å styrke arbeidet med innlands helikopter. Den tilsynskapasiteten dette innebærer er i tråd med det Luftfartstilsynet selv ba om i sitt budsjettinnspill til departementet i desember 2013, hva gjelder dette spesifikke området. Jeg registrerer at tilsynsaktiviteten for innlands helikopter i 2016 er tilbake på normalt nivå.

Jeg understreker at jeg er og har vært opptatt av at Luftfartstilsynet skal ha tilstrekkelig med ressurser til å utføre oppgavene sine. Det er gledelig å være vitne til de konstruktive prosessene i Luftfartstilsynet som allerede har ført til effektivisering og omprioritering mellom områder. Luftfartstilsynet vil fra 1.1.2017 ha en organisasjonsmodell som i enda større grad vil være rustet for fremtidens luftfart. Det betyr ikke at jeg ikke tar luftfartsdirektørens tilbakemelding om behov for et bærekraftig budsjett på største alvor. Som komiteen er kjent med, har jeg for neste års budsjett foreslått en satsing på 4,8 mill. kr til videre realisering av tilsynets digitaliseringsplaner til beste for både brukere og tilsyn.

2. Hvor stor betydning har det for fastsettelsen av Luftfartstilsynets gebyrinntekter at markedet uttrykker "en forventning om at Luftfartstilsynet må fortsette arbeidet med effektivisering, for å bidra til å holde gebyrnivået så lavt som mulig"?

Med unntak av tilsynsaktivitet innenfor luftsport, er Luftfartstilsynets tilsynsvirksomhet finansiert gjennom gebyrinntekter. Inntektskravet som gebyrinntektene skal oppfylle, fastsettes av Stortinget som del av statsbudsjettet. Gebyrinntektene utgjør om lag to tredjedeler av Luftfartstilsynets budsjett. Direktoratets oppgaver som blant annet kompetanseutvikling, internasjonalt arbeid, analyse og regelverksutvikling finansieres fullt ut over statsbudsjettet. Forskriften om gebyrer revideres årlig og fastsettelsen av gebyrene er fra 2016 basert på Finansdepartementets rundskriv R-112/15; Bestemmelser om statlig gebyr- og

avgiftsfinansiering. Her fremgår at *"Betalingen skal ikke overstige kostnaden ved å produsere og levere tjenesten"* og at *"Betalingen bør fullt ut dekke kostnadene ved å produsere og levere tjenesten basert på kostnadseffektiv drift."* Det er de faktiske kostnadene, som består av både direkte og indirekte kostnader, som skal legges til grunn ved fastsettelse av gebyrer. Luftfartstilsynet foreslår gebyrer ut fra hva de beregner at tilsynsaktiviteten vil koste det enkelte år. Tidsbruken for å utføre de enkelte oppgaver og aktiviteter blir kartlagt og danner grunnlaget for beregning av gebyrsatsene. Direkte kostnader som lønn, reise og kompetanseheving fordeles på oppgaver og aktiviteter i henhold til kartlagt tids- og ressursbruk. I indirekte kostnader inngår felleskostnader som husleie, strøm og øvrige driftskostnader. De indirekte kostnadene blir fordelt i henhold til ressursbruk per oppgave. Gjennom høringen av forslag til den årlige gebyrforskriften gir markedet uttrykk for en forventning om at gebyrene skal holdes på et lavest mulig nivå.

Jeg er opptatt av at Luftfartstilsynet skal ha tilstrekkelige ressurser til å kunne utføre sine oppgaver på en god måte, både kompetanse- og kapasitetsmessig. Dette gjelder både tilsyns- og direktoratsoppgaver. Samtidig er det mitt klare inntrykk at Luftfartstilsynet arbeider målrettet med å gjøre tilsynsarbeidet så effektivt som mulig for å imøtekomme markedets forventninger om at gebyrsatsene skal holdes på et lavest mulig nivå. Automatisering og digitalisering av manuelle oppgaver er et viktig bidrag for å sikre effektiv drift, og i forslag til Statsbudsjett for 2017 har jeg som nevnt derfor foreslått en øremerket satsing på digitalisering.

3. Hvordan gir Luftfartstilsynets forslag/vedtak om endringer i gebyrene utslag i regjeringens forslag til Luftfartstilsynets driftsutgifter?

Samferdselsdepartementet fastsetter forskrift om Luftfartstilsynets gebyrer basert på forslag utarbeidet av Luftfartstilsynet samt høringsuttalelser til dette forslaget. I sitt høringsbrev synliggjør Luftfartstilsynet sammenhengen mellom kostnaden ved den enkelte tilsynsforretning og størrelsen på det enkelte gebyrforslag. Størrelsen på de samlede kostnadene for Luftfartstilsynets gebyrfinansierte tilsynsarbeid og de totale gebyrinntektene fastsatt i statsbudsjettet skal være tilnærmet sammenfallende. Forholdet mellom tilsynsvirksomhetens andel av driftsutgiftene til Luftfartstilsynet, slik det går fram av statsbudsjettet kapittel 1313, post 01 og gebyrinntektene slik det går fram av statsbudsjettet kapittel 4313, post 01, skal da være tilnærmet 1:1.

Både Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet er opptatt av markedets rammebetingelser og at gebyrene ikke er høyere enn nødvendig for å dekke Luftfartstilsynets utgifter til tilsynsvirksomheten. Luftfartstilsynet har i forbindelse med arbeidet med gebyrforskrift for 2017 fremhevet at de er i gang med en gjennomgang av virksomheten, og at dette arbeidet kan få betydning for fremtidig tilsynsmetodikk. Videre har Luftfartstilsynet pekt på at dette sammen med digitaliseringen som nevnt, på sikt kan få positiv effekt for tidsbruken og som en følge av dette for driftsutgiftene. Regjeringen vil kunne foreslå lavere driftsutgifter og dermed også lavere gebyrsatser knyttet til tilsynsaktivitetene dersom det er grunnlag for dette.

4. Hvorfor har ikke Luftfartstilsynet et system for dokumentasjon og oppfølging av avvik?

Riksrevisjonen viser i Dokument 1 (2016-2017) til at "...seksjon for operative tilsyn i Luftfartstilsynet ikke har et helhetlig verktøy for dokumentasjon og oppfølging av avvik."

Luftfartstilsynet har opplyst at de har et helhetlig digitalt system for generell saksbehandling og dokumentlagring. I tillegg har Luftfartstilsynet et fagsystem som har vært under utvikling og implementering de siste årene (EMPIC). I dette fagsystemet registreres informasjon om samtlige individer og organisasjoner det føres tilsyn med og hvilke godkjenninger de innehar. Det er et viktig verktøy for planlegging, gjennomføring og oppfølging av tilsynsaktiviteter – deriblant lukking av eventuelle avvik. Luftfartstilsynet har implementert dette i store deler av organisasjonen, og er nå i slutfasen for å få det ferdig implementert innen samtlige fagområder. Riksrevisjonen vurderte ifølge Luftfartstilsynet ett fagområde hos Luftfartstilsynet hvor fagsystemet ennå ikke var under implementering. Det innebar ifølge Luftfartstilsynet at tilsynsarbeidet på dette området i større grad ble planlagt og fulgt opp med manuelle prosedyrer i en mer arbeidsintensiv og krevende prosess. Det var, etter det jeg forstår, denne mangelen på et helhetlig verktøy som ble kommentert av Riksrevisjonen.

Jeg vil påse at Luftfartstilsynet følger opp Riksrevisjonens rapport på en adekvat måte. Jeg legger til grunn og vil følge opp at dokumentasjon og oppfølging av tilsyn og avvik blir ivaretatt av Luftfartstilsynet på en forsvarlig måte. Luftfartstilsynet har orientert meg om at de vil ha slutført implementeringen av fagsystemet for samtlige fagområder i løpet av 2017.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen