



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Stortingets President
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
13/117

Dato
24.01.2013

**Spørsmål nr. 661 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Arne
Sortevik til samferdselsminister Marit Arnstad**

Spørsmål:

"Luftfartstilsynet ble opprettet og skilt ut fra Luftfartsverket 1.1.2000. Tilsynet har nå mer enn 170 ansatte. Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer for adgangskontroll og tilsyn med luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder og lufthavner. Gebyrinntektene er budsjettert til 140 millioner kr i 2013. Kan statsråden oppgi utvikling av tilsynets driftsutgifter, gebyrinntekter og antall ansatte pr år fra starten samt opplyse hvordan effektiviteten i virksomheten måles mot oppgaver og trafikk?"

Svar:

"Tabellen nedenfor viser utviklingen i Luftfartstilsynets driftsutgifter, gebyrinntekter og antall ansatte fra 2000 til og med 2012.

Ar	Driftskostnader	Gebyrinntekter	Antall ansatte
2000	96 462 000	40 644 000	140
2001	112 608 021	48 055 071	141
2002	116 461 449	60 075 486	143
2003	125 692 222	71 253 554	144
2004	118 428 199	86 036 147	148
2005	138 400 818	92 888 287	184 ¹
2006	139 702 464	98 330 756	157
2007	146 577 667	102 177 833	154
2008	158 169 686	117 415 971	163
2009	180 879 478	125 707 347	166
2010	170 720 643	109 414 609	172
2011	185 210 713	119 476 280	176
2012	180 602 708	116 558 171	183

Regjeringen har så langt ikke lagt opp til at Luftfartstilsynet fullt ut skal finansieres gjennom gebyrer. Det er imidlertid en målsetting at den delen av Luftfartstilsynets

¹ Stor grad av dobbelbemanning som følge av flytting til og nyrekruttering i Bodø

aktiviteter som gjelder tilsynsvirksomheten skal gebyrfinansieres. Dette utgjør om lag to tredjedeler av Luftfartstilsynets samlede budsjett. De oppgavene som er å anse som direktoratsoppgaver (regelverksutvikling mv) finansieres derimot over statsbudsjettet. Samtidig er det et krav om at Luftfartstilsynet skal utføre sine oppgaver så effektivt som mulig slik at belastningen på markedet blir minst mulig.

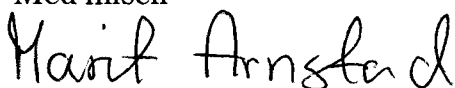
Luftfartstilsynets gebyrinntekter har steget fra ca 40 millioner kroner i 2000 til ca 116 millioner i 2012. I år 2000 utgjorde gebyrinntektene 0,29 millioner kroner per ansatt, mens disse inntektene til sammenligning utgjorde 0,63 millioner per ansatt i 2012. Netto driftskostnader per ansatt (driftskostnader – gebyr) i Luftfartstilsynet utgjorde kr 392.000 i 2000 mot 349.000 i 2012.

Det er vanskelig å si noe eksakt om forholdet mellom aktiviteten i Luftfartstilsynet og økning i antall passasjerer, flybevegelser, godsmengde osv, men det må helt generelt legges til grunn at økning i trafikken også vil innebære økning i Luftfartstilsynets aktiviteter. Trafikkveksten har vært sterk de senere årene, og prognosene tilsier også betydelig vekst i årene som kommer.

En stadig større del av luftfarten reguleres av EU, noe som for Norge for betydning gjennom EØS-avtalen. Særlig gjelder dette etter at Norge ble medlem av EASA (European Aviation Safety Agency) i 2005. Dette medfører økte oppgaver for Luftfartstilsynet i form av blant deltakelse i utviklingen av felles europeisk regelverk i regi av EASA og EU-kommisjonen. Videre bruker Luftfartstilsynet relativt store ressurser blant annet til gjennomføringen av EU-regelverk i norsk rett, spørsmål knyttet til tolkning og praktisering, samt informasjon om regelverket til markedet. EU-regelverket stiller videre på flere områder strengere krav til Luftfartstilsynets inspeksjoner av markedsaktørene enn hva som fulgte av det tidligere nasjonale regelverket.

Samferdselsdepartementet har stort fokus på effektiviteten i Luftfartstilsynet, særlig gjennom etatsstyringsdialogen. Luftfartstilsynet har kommet et godt stykke på vei når det gjelder å ha et godt gebyrfinansieringssystem. En utredning konkluderer med at Luftfartstilsynets forslag til system for gebyrfinansiering i 2013 er i samsvar med Finansdepartementets retningslinjer for brukerfinansiering av offentlige tjenester. Det er imidlertid fortsatt rom for visse forbedringer for å gjøre systemet mer presist og forutsigbart. Effektiv drift er noe jeg fortsatt vil ha fokus på i etatsstyringsdialogen med Luftfartstilsynet, ikke minst da markedet tilsynet er satt til å betjene er et marked under press, med knappe marginer og hard konkurranse.”

Med hilsen



Marit Arnstad