



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Luffartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Deres ref	Vår ref	Dato
	2	21.12.2022

Statsbudsjettet 2023 - tildelingsbrev til Luffartstilsynet

1. Innledning	2
2. Overordnet mål og hovedprioriteringer	2
3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2023	3
4. Andre føringer og krav	7
5. Styring og kontroll i virksomheten	10
6. Rapportering	11
7. Budsjettildeling og fullmakter	13

Vedlegg

- 1. Styringskalender 2023
- 2. Fullmakter

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for luftfart,
post og kjøp

Saksbehandler
Jørgen Frich
22 24 81 33

1. INNLEDNING

Vi viser til Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2022–2023) som ble behandlet av Stortinget 20. desember 2022. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Luftfartstilsynet i 2023.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksene til Luftfartstilsynet samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegg. Departementets styringssignaler gis alltid skriftlig.

Større oppdrag i løpet av året som ikke nevnes i tildelingsbrevet vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

2. OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og omtalen i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

Videre er det besluttet følgende mål for transportsektoren:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. FNs 17 mål for en bærekraftig utvikling fram mot 2030 har inngått i arbeidet med å utvikle målene for transportsektoren, og Luftfartstilsynet bidrar til bærekraftsmålene gjennom oppfølging av NTP-målene.

Luftfartstilsynet bidrar også til bærekraftsmål som ikke er dekket av NTP-målene, både i egen virksomhet (f.eks. i arbeidet med likestilling i henhold til likestillings- og diskrimineringsloven og i tjenestene som leveres til samfunnet. For Luftfartstilsynet gjelder tjenester som leveres til samfunnet spesielt arbeid for anstendig arbeidsliv og mot sosial dumping.

Hovedprioriteringer for Luftfartstilsynet i 2023 vil være:

- Etablere en nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter
- Følge opp norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten

3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2023

I dette kapitlet omtales mål og styringsparametere som Luftfartstilsynet skal benytte for sin virksomhet gjennom 2023.

3.1 Virksomhetsmål 1

TILFREDSSTILLENDEN SIKKERHETSNIVÅ I NORSK LUFTFART	
Delmål	Styringsparametere
Tilfredsstillende sikkerhetsnivå for:	
1) Persontransport	Omkomnefrekvens (FAR-verdi) i perioden 2017–2026 < 2 omkomne per 100 millioner personflytimer.
2) Ruteflyging med fly	Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 0,06 ulykker per 100 000 landinger.
3) Annen kommersiell flyging med fly	Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 1 ulykke per 100 000 landinger.
4) Offshore helikopter	Ingen ulykker i perioden 2022–2026
5) Innlands helikopter	Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 0,4 ulykker per 100 000 landinger
6) GA (privatflyging)	a) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 60 ulykker per 100 000 flytimer for privat, selvbygd motorfly b) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 13 ulykker per 100 000 flytimer for privat motorfly (unntatt selvbygde) c) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 20 ulykker per 100 000 flytimer for privat seilfly d) Fatal ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 2 fatale ulykker per 100 000 flytimer for mikrofly
7) Droner	a) Luftfartstilsynet skal sikre hensiktsmessig rapportering fra droneoperatører til Luftfartstilsynet. b) Luftfartstilsynet skal sikre at droneoperatører

	gjennomfører obligatorisk opplæring. c) Droner skal ikke være delaktig/årsak til ulykker som involverer bemannet luftfart
Risikobasert tilsyn med aktørene	Andel oppdaterte risikoprofiler for tilsynsobjekter Andel tilsynsproduksjon (gjennomføringsgrad)
God sikkerhetsdialog med aktørene	Dialog med luftfartsaktørene gjennom: <ul style="list-style-type: none"> • kontaktmøter • fagmøter • konferanser • safety promotion tiltak gjennom kurs, samlinger, webinarer og digitale publikasjoner
	Møter og aktiviteter i forum for: Offshore helikopter samarbeidsforum/trepartsforum, innlands helikopter samarbeidsforum og trepartsforum, tung rutflyging, Safe 360, allmennfly GA (og annen relevant møtevirksomhet)

3.1.1 Føringer og prioriteringer

Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning

Luftfartstilsynet skal fortsette arbeidet med å styrke oppfølgingen av norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten, herunder arbeid med system for løpende overvåking av flyselskapers virksomhet i Norge. Tilsynet skal vurdere behovet for styrket håndheving av regler og eventuelle regelendringer for å sikre reell likebehandling av flyselskapene i det norske markedet og likebehandling av norske og utenlandske arbeidstakere som arbeider i Norge. Luftfartstilsynet blir bedt om å være særlig oppmerksom på eventuell ulovlig bruk av bemanningsformen selvstendig oppdragstaker blant flygende personell. Luftfartstilsynet må vurdere om tettere samarbeid med tilsynsmyndigheter i andre land er nødvendig.

Tilsynsmyndighet for romaktiviteter

For å bidra til at oppskytninger fra Andøya Spaceport gjennomføres på en forsvarlig måte fikk Norsk Romsenter og Luftfartstilsynet i 2021 i oppdrag å utrede et regime for tillatelser til og tilsyn med oppskyting av satellitter til bane fra Norge. På grunnlag av utredningen legges det opp til at Luftfartstilsynet fra og med 2023 skal ivareta rollen som nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter. Luftfartstilsynet vil i perioden 2023–2025 få faglig bistand fra Norsk Romsenter. Etter 2025 vil Luftfartstilsynet operere som et uavhengig romtilsyn. Tilsynsansvaret gjelder romhavn- og bærerakettområdene. Midlene som er satt av til formålet, skal benyttes til å ivareta følgende kjerneoppgaver:

- Kontroll og godkjenning av aktiviteter, utstedelse av tillatelser
- Tilsyn med aktiviteter
- Veiledning av aktører
- Koordinering med relevante myndigheter

Tilsynet skal i tillegg bidra til regelverksutvikling tilknyttet rom både før og etter ikrafttredelse av ny romlov, herunder forskriftsarbeid. Dette vil omfatte utforming av retningslinjer for slike aktiviteter. Det kan også bli aktuelt å overta ansvaret med å opprettholde et nasjonalt register for romgjenstander. Departementet kommer i så fall tilbake til dette.

Droner

Luftfartstilsynet skal prioritere arbeidet med sikker integrering av droner i luftrommet for å kunne videreutvikle dronevirksomheten. Som et ledd i oppfølgingen av utredningen om ansvarsforhold og drift av kunngjøringstjenesten og dronetrafikkstyringssystemer for å ivareta et tjenestetilbud som tilfredsstillende krav i regelverk samt behovene for bemannet og ubemannet luftfart skal Luftfartstilsynet i 2023 prioritere arbeidet med å foreslå et rettslig rammeverk som skal klargjøre ansvarsforhold og roller for kunngjøringstjenesten og CIS (Common Information Services).

Videre skal Luftfartstilsynet forberede markedstilsyn med droner jf. supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2022 slik at tilsyn kan iverksettes så snart relevant regelverk er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett.

Luftfartstilsynet skal gjennomgå og kvalitetssikre droneoperatørportalen flydrone.no, for å sikre at medlemmer av modellflyklubber gis mulighet til å registrere seg, og i den sammenheng får korrekt og relevant informasjon om hva dette innebærer samt se på løsninger for kontroll av identitet for statsborgere fra tredjeland i droneregisteret.

Flysikkerhet

Europeisk regelverk (forordning (EU) 2021/2082) pålegger luftfartsmyndigheten å risikoklassifisere alle luftfartshendelser. Det er ventet at EU-regler trer i kraft 1. januar 2023, og at regelverket tas inn i norsk rett kort tid etter. Luftfartstilsynet er ansvarlig norsk myndighet for å følge opp denne oppgaven i 2023. Videre skal Luftfartstilsynet i 2023 gjennomføre en test av elektronisk synlighet og tilleggstjenester (ADS-B inn-funksjonalitet) slik det er skissert i mulighetsstudien om ADS-B. Testen gjennomføres i samarbeid med Avinor. Testen skal evalueres og danne grunnlag for videre beslutninger vedrørende infasing av utvidet ADS-B teknologi.

3.2 Virksomhetsmål 2

EFFEKTIVE TJENESTER TILPASSET BRUKERNES BEHOV	
Delmål	Styringsparametere
Effektive og digitaliserte tjenester	<ul style="list-style-type: none">- Gjennomførte tiltak og oppnådde gevinster for Luftfartstilsynet og brukerne iht. digitaliseringsplan- Brukerundersøkelser hos aktørene og gjennomførte tiltak for å følge opp undersøkelser

God forvaltningskvalitet	- Gjennomførte interne forvaltningsrevisjoner - Saksbehandlingstid på flymedisin og sertifikater
God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov	- Utarbeidelse og publisering av annual safety review - Oppdatering og publisering av Norges flysikkerhetsplan (SPAS)

3.2.1 Føringer og prioriteringer

Digitalisering

Luffartstilsynet skal fortsette arbeidet med digitalisering av tjenester i henhold til tilsynets digitaliseringsstrategi. Prosjekt for å gjøre flysikkerhetsinformasjon tilgjengelig for aktørene i norsk luftfart fikk i 2022 tilsagn om midler fra statens medfinansieringsordning. Prosjektet skal prioriteres og bidra til å støtte opp om delmål om god tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon tilpasset brukernes behov.

3.3 Andre føringer og prioriteringer

Oppfølging av stortingsmeldingen om nasjonal luftfartsstrategi

Regjeringen planlegger å legge frem en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi tidlig i 2023. Når Stortinget har behandlet meldingen, vil det kunne bli aktuelt å be Luffartstilsynet å følge mål og tiltak. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette.

Bærekraftig luftfart

Luffartstilsynet skal fortsette arbeidet med å legge til rette for mer klimamessig bærekraftig luftfart. Dette inkluderer å legge til rette for sikker utvikling av ny teknologi og bidra til innføring av lav- eller nullutslippsteknologi for mer klimavennlig luftfart. Luffartstilsynet skal blant annet bidra til at bakkebasert infrastruktur og luftrom blir tilgjengelig for testing og utvikling av lav- og nullutslippsfly. Forskning og innovasjon (F&I) er et sentralt virkemiddel for at luftfarten kan utnytte fremtidige muligheter og møte utfordringer. Luffartstilsynet skal følge med, og komme med innspill der det anses relevant, på nasjonale og europeiske F&I prosjekter. Luffartstilsynet bes også videreføre sitt innovasjonssamarbeid med EUs flysikkerhetsbyrå EASA.

3.4 Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet

Luftfarten blir stadig mer digitalisert, og dette kan medføre økt sårbarhet og dermed økt risiko for hendelser. Utviklingen i det digitale risikobildet, som fremheves både av Nasjonal sikkerhetsmyndighet og Eurocontrol, tilsier at det bør etableres et digitalt responsmiljø for luftfarten for å kunne respondere på sårbarhetsinformasjon og digitale hendelser.

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2022 Luftfartstilsynet i oppdrag å arbeide videre med å etablere responsmiljø som en såkalt ISAC (Information Sharing and Analysis Centre), og at dette etableres som en del av Luftfartstilsynets organisasjon. Luftfartstilsynet skal fullføre arbeidet med å etablere digitalt responsmiljø innen 1. juni 2023.

Luftfartstilsynet skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp de mål, krav og prioriteringer som fremgår i *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren av 2020*. Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

I 2023 skal Luftfartstilsynet rapportere til departementet oppfølgingen av samfunnssikkerhet i tertialrapporter og årsrapport, samt fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Videre skal Luftfartstilsynet i 2023 prioritere videre arbeid knyttet til implementering av sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, samt eventuelle oppdrag fra departementet i den forbindelse. Videre skal Luftfartstilsynet følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2022.

Luftfartstilsynet skal i 2023 være en bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og å delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Luftfartstilsynet har en rolle.

Departementet planlegger et arbeid med å utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren (TransportROS). Luftfartstilsynet må være forberedt på å bidra i dette arbeidet i 2023 etter nærmere bestilling fra departementet.

Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Luftfartstilsynet skal løpende vurdere om etaten besitter data som er relevante for oppfølging av *Samferdselsdepartementets strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data*.

4. ANDRE FØRINGER OG KRAV

4.1 Fellesføringer fra regjeringen

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2023:

Lærlinger

Statlige virksomheter skal ha lærlinger tilknyttet seg, der antallet lærlinger skal stå i et rimelig forhold til virksomhetens størrelse. Virksomheter med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst en lærling, og større virksomheter bør ha ambisjon om flere enn en lærling. Luftfartstilsynet skal også hvert år vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag, og

om antall lærlinger kan økes. Alle statlige virksomheter skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor. I tillegg ber vi om at Luftfartstilsynet arbeider for å ta imot studenter i praksis i tråd med intensjonene i Meld. St. 16 (2020-2021) *Utdanning for omstilling – Økt arbeidslivsrelevans i høyere utdanning*.

I årsrapporten for 2023 skal Luftfartstilsynet rapportere på antall lærlinger, om det har vært vurdert å øke antallet og eventuelt innenfor hvilke fag samt hvilket opplæringskontor virksomheten er tilknyttet. Luftfartstilsynet skal også rapportere på arbeidet med å ta imot studenter i praksis. Virksomheter som ikke har oppfylt kravene, må redegjøre for årsaken til dette og for hva de har gjort for å oppfylle kravene.

Konsulentbruk

Arbeidet med effektivisering utgjør en integrert del av den ordinære styringsdialogen mellom departement og virksomhet og følger de allmenne prinsippene for styring i staten. Luftfartstilsynet skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke brukes.

Luftfartstilsynet skal i årsrapporten for 2023 rapportere om konsulentbruken, herunder om iverksatte tiltak og konkrete resultater i arbeidet med å følge opp fellesføringen. Dersom det er fagområder og/eller kompetanseområder i virksomheten der konsulenter brukes i særlig grad, skal bakgrunnen for dette omtales nærmere. Virksomheten skal som en del av rapporteringen også gi en overordnet omtale av ev. kjøp av konsulent tjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2023 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester.

Desentralisert arbeid

Luftfartstilsynet skal vurdere muligheter for økt bruk av desentralisert arbeid, med det formål å oppnå mer desentralisering av statlige arbeidsplasser og styrking av lokale fagmiljøer, som kan gi distriktpolitisk gevinst. Dette vil være særlig aktuelt i forbindelse med utlysning av stillinger, men kan også være aktuelt for ansatte som ønsker dette. Slik desentralisert arbeid bør fortrinnsvis kombineres med mulighet til å tilhøre et lokalt kontor fellesskap der det er tilgjengelig. Dersom økt bruk av desentralisert arbeid ikke lar seg gjennomføre i virksomheten, skal dette begrunnes særskilt. Eksempler på dette vil være dersom det fører til at virksomheten ikke kan levere godt på sine hovedoppgaver. Luftfartstilsynets ledelse har ansvar for å legge rammene for hvordan økt bruk av desentralisert arbeid skal gjennomføres i sin virksomhet etter drøfting med ansatte og deres organisasjoner. Dette må gjøres ut fra juridisk rammeverk, arbeidsfelt, oppgaver og kompetansebehov.

Luftfartstilsynet skal i årsrapporten redegjøre for sin vurdering av mulighetene for desentralisert arbeid, omfang og bruk av desentralisert arbeid i virksomheten og erfaringene med dette. Dersom virksomheten ikke har hatt økning i desentralisert arbeid eller dersom bruken har gått ned, skal det redegjøres særskilt for årsakene til dette. Departementene skal sammenfatte rapportene fra sine virksomheter. Kommunal- og distriktsdepartementet skal på

grunnlag av disse foreta en samlet vurdering av erfaringer med slikt desentralisert arbeid i statlige virksomheter.

4.2 EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Regjeringens arbeidsprogram for EU- og EØS-saker 2022–2023 understreker at vi fra norsk side skal drive aktiv medvirkning i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen. Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk, og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber også med å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Rapporten *Departementenes EØS-arbeid* av juni 2021 understreker viktigheten av riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og det er viktig å følge med på rettsutviklingen i EU. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning.

Luftfartstilsynet deltar i regelverksprosessene i EU særlig gjennom arbeid opp mot EASA og Kommisjonens regelverkskomitéer og ekspertgruppe for flysikkerhet. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Luftfartstilsynet følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres, og få referat fra møtene. Der hvor Luftfartstilsynet deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

4.3 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

4.3.1 Kostnadsriktige gebyrer

Riksrevisjonen la i Dokument 1 (2020–2021) frem en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering. Det vises også til i omtale i Dokument 1 (2022–2023), der det blant annet går frem at Riksrevisjonen vil følge saken videre.

Luftfartstilsynet skal i 2023 sørge for at data fra tidsregistreringssystemet, sammen med relevante faste kostnader, danner grunnlaget for å beregne kostnadsriktige gebyrer fra 2024

jf. omtale i Prop 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet. Gebyrberegningen skal ta utgangspunkt i Luftfartstilsynets oppdaterte gebyrberegningsmodell.

4.3.2 Lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester

Ved inngåelse av kontrakter bør staten bidra til anstendige lønns- og arbeidsvilkår.

I tjenestekontrakter og bygge- og anleggskontrakter over 1,3 mill. kr (ekskl. mva.) som bl.a. statlige myndigheter inngår, skal ansatte hos leverandører og underleverandører ikke ha dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av gjeldende allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler, jf. forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter.

Riksrevisjonens *Revisjonsrapport om statlige virksomheters oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår i anskaffelser* viser at undersøkte virksomheter ikke gjennomfører nødvendig kontroll av lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester og bygge- og anleggskontrakter. Vi viser også til pkt. 5.1 i Dokument 1 (2022–2023) *Riksrevisjonens årlige rapport om revisjon – fra statsbudsjett til statsregnskap*.

I sistnevnte dokument anbefaler Riksrevisjonen at Samferdselsdepartementet følger opp at underliggende virksomheter:

- har etablert systemer og rutiner for å kunne etterleve kravene i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter
- gjennomfører kontrollplikten i forskriften
- dokumenterer sine vurderinger i arbeidet med å kontrollere lønns- og arbeidsvilkår i kontraktene.

Vi vil anta at Luftfartstilsynet har forholdsvis få kontrakter i løpet av ett år som vil omfattes av forskriften. Med bakgrunn i anbefalingene fra Riksrevisjonen ber vi likevel virksomheten i første tertialrapport for 2023 redegjøre for rutinene virksomheten har for å følge opp at forskriften følges.

5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

5.1 Effektivisering

Etaten skal i årsrapporten rapportere på tiltak for å effektivisere virksomheten. Et utdrag av indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet videreføres, og rapporteres på i årsrapporten sammen med nøkkeltall anbefalt av DFØ, jf. pkt. 6.3. Indikatorene settes opp i en tidsserie på tre år.

Budsjettgevinster for endrede reisevaner er omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, pkt. 3.1. For 2023 er gevinstuttaket foreslått satt til 20 pst. av reiseutgiftene før koronapandemien. Samferdselsdepartementets andel av gevinstuttaket er fordelt mellom departementet og underliggende virksomheter. Vi ber Luftfartstilsynet nøye

vurdere reiseaktiviteten i 2023. Bruk av ny statlig fellesavtale for flyreiser inngått av Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ), som ble gjort gjeldende fra 13. juni 2022, vil bidra til lavere reiseutgifter.

5.2 Risikovurderinger og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Luftfartstilsynets interne styring, jf. også krav i instruks. Departementet legger til grunn at etatens risikovurderinger omfatter risikoer knyttet til hvorvidt målene for virksomheten oppnås. Videre skal det opplyses om vesentlige endringer i risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk.

Luftfartstilsynets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet, og skal ligge til grunn for rapportering i tertialrapporter og årsrapport. Etatens overordnede risikovurdering skal sendes departementet sammen med første tertialrapport, og oppdateres i andre. tertialrapport. Virksomhetens system for risikovurderinger og bruk av dette i virksomhetsstyringen skal fremgå av årsrapporten. Det vises til rapporteringskrav i pkt. 6.

En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll skal gis i årsrapporten, jf. rapporteringskrav i pkt. 6.

5.3 Økt arbeidsgiveravgift

Departementet gjør oppmerksom på følgende i Prop. 1 LS (2022–2023) Skatter, avgifter og toll 2023, pkt. 5.1.4, siste avsnitt: *«Det er satt av et sjablonmessig beløp som skal dekke økt arbeidsgiveravgift hos arbeidsgivere i offentlig sektor, se punkt 2.4.17 i Prop. 1 S Gul bok (2022–2023). I Revidert nasjonalbudsjett 2023 vil regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til konkrete endringer på kapittel og post.»*.

6. RAPPORTERING

6.1 Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Luftfartstilsynet gi en overordnet risikovurdering av mål og prioriteringer i budsjettåret og ev. på lengre sikt, jf. pkt. 5.2. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 30. april 2023 og prognose for forbruk for hele 2023.

6.2 Rapport for andre tertial

I rapporten for andre tertial skal Luftfartstilsynet gi en oppdatert risikovurdering med utgangspunkt i risikovurderingene fra første tertialrapport. Vurderingen skal inkludere avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

Dersom det rapporteres om avvik på føringer og krav som skal være fulgt opp i løpet av budsjettåret, skal etaten i rapporten forklare om det vil være mulig å følge opp som forutsatt innen utgangen av året, og hvilke tiltak som ev. må iverksettes.

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 31. august 2023 og prognose for forbruk for hele 2023.

6.3 Årsrapport med årsregnskap

Luftfartstilsynet skal sende departement årsrapporten for 2023 senest innen 15. mars 2024.

Årsrapporten skal gi et dekkende bilde av virksomhetens resultater og gi departementet grunnlag for å vurdere måloppnåelse og ressursbruk, jf. bestemmelsene om økonomistyring i staten pkt. 1.6.1 og 2.3.3 og rundskriv R-115 *Utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap*. Rapporteringen i årsrapporten skal følge de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet, og skal inneholde relevant informasjon av betydning for departementers etatsstyring av Luftfartstilsynet.

Årsrapporten skal inneholde nøkkeltall for virksomheten i henhold til DFØs anbefalinger og definisjoner i veiledningsnotat for årsrapporten samt indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet gitt av Samferdselsdepartementet:

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01
- Utnyttelsesgrad post 01
- Driftsutgifter
- Lønnsandel av driftsutgifter
- Lønnsutgifter per årsverk
- KPI 4: Andel administrative utgifter av totale utgifter (kontoklasse 4-7)
- KPI 5: Administrative utgifter per årsverk

Det skal i tillegg presenteres et avgrenset sett nøkkeltall som gir et bilde av virksomhetens tjenester, f.eks. volumtall, kvalitetsparametere eller andre nøkkeltall fra årsregnskapet.

Departementet presiserer følgende som skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Luftfartstilsynet bidrar til å nå målene i pkt. 2, herunder oppfølging av bærekraftsmålene (både de som dekkes og ikke dekkes gjennom NTP-

målene). Etaten skal synliggjøre bærekraftsmålene etaten påvirker mest positivt og negativt og på hvilken måte.

- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i pkt. 3. I tillegg til styringsparameterne skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes.
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket status og etatens overordnede risikovurderinger.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket avvik eller vesentlige svakheter i etatens internkontroll, og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt.
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider innen 1. mai, etter behandling av rapporten på etatsstyringsmøte. Revisjonsberetningen skal publiseres innen 1. mai og sammen med årsrapporten. Dersom revisjonsberetningen ikke foreligger innen denne fristen, skal beretningen publiseres så snart den foreligger.

7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 20. desember 2022 statsbudsjettet for 2023, jf. Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2022–2023).

7.1 Bevilgninger

For Luftfartstilsynet gjelder følgende bevilgninger:

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Post		kr
01	Driftsutgifter	286 500 000
	Sum kap. 1313	286 500 000

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

Post		kr
01	Gebyrinntekter	167 600 000
	Sum kap. 4313	167 600 000

7.2 Budsjettmessige forutsetninger og føringer

Luftfartstilsynet har ansvar for å planlegge virksomheten i 2023 slik at målene kan nås innenfor bevilgningsrammene, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Etaten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatens budsjetttramme slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

I bevilgningen på kap. 1313, post 01, er det satt av 12,5 mill. kr til etablering av tilsynsmyndighet for romaktiviteter. Departementet legger til grunn at tilsynet i løpet av 2023 gjennomfører nødvendige tiltak, herunder bemanner opp romtilsynet, i tråd med forutsetningene for bevilgningen omtalt under pkt. 3.1.

Videre skal bevilgningen for 2023 dekke merutgifter på 3,6 mill. kr inkl. mva., til Kartverkets gjennomføring av prosjekt om nasjonalt register over luftfartshindre (NRL).

7.3 Fullmakter

Nedenfor følger en oversikt over fullmakter som delegeres til Luftfartstilsynet. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2022–2023) og fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet.

I vedlegg 2 er fullmaktene gjengitt i sin helhet.

Følgende fullmakt som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2023, delegerer Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet:

- Merinntektsfullmakt – overskride bevilgningen på kap. 1313, post 01 mot tilsvarende merinntekter på kap. 4313, post 02.

Videre delegerer Samferdselsdepartementet disse fullmaktene etter bevilgningsreglementet til Luftfartstilsynet:

- Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret
- Fullmakt til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter

7.4 Tildeling

Under henvisning til overnevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette til disposisjon for Luftfartstilsynet de bevilgningene som er omtalt i dette brevet.

Med hilsen

Fredrik Birkheim Arnesen (e.f.)
Ekspedisjonssjef

Randi Hovde
avdelingsdirektør

Vedlegg

Kopi:
Nærings- og fiskeridepartementet
Riksrevisjonen