



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Luffartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2585-2

23. desember 2021

Statsbudsjettet 2022 - tildelingsbrev til Luffartstilsynet

1. INNLEDNING	2
2. OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER	2
3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERTE TILTAK I 2022	3
4. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN (ADMINISTRATIVE FORHOLD)	5
5. RAPPORTERING	8
6. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER.....	9

Vedlegg

- 1. Styringskalender 2022
- 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
Jon Saglie
22 24 81 10

1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022) som ble behandlet av Stortinget 20. desember 2021. I dette tildelingsbrevet meddeler Samferdselsdepartementet Stortingets budsjettvedtak og departementets styringssignaler for Luftfartstilsynet i 2022.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksene til Luftfartstilsynet samt økonomiregelverket i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen (vedlegg 1).

Samferdselsdepartementet kan i løpet av året gi oppdrag til Luftfartstilsynet. Større oppdrag vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

2. OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

Det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 og omtalen i Prop. 1 S (2021–2022). Det er fastsatt 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.

Utgangspunktet for arbeidet til Luftfartstilsynet er målet om nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken. Luftfartstilsynet bidrar til FNs bærekraftsmål gjennom oppfølgingen av mål for transportsektoren. Tilsynet skal i årsrapporten for 2022 rapportere på relevante mål som viser hvordan virksomheten bidrar til å følge opp bærekraftsmålene, jf. omtale i Nasjonal transportplan 2022-2033.

En hovedprioritering for Luftfartstilsynet i 2022 skal være arbeid med oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten. Arbeidet skal blant annet omfatte en etablering av et system for løpende overvåking av hvordan utenlandske flyselskaper driver sin virksomhet i Norge. Systemet skal sette Luftfartstilsynet i stand til å vurdere behovet for håndheving av regler, og om regelendringer er nødvendige for å sikre reell likebehandling av flyselskapene i det norske markedet og likebehandling av norske og utenlandske arbeidstakere som arbeider i Norge. Luftfartstilsynet må vurdere om tettere samarbeid med tilsynsmyndigheter i andre land er nødvendig.

3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERTE TILTAK I 2022

I det følgende omtaler departementet styringsinformasjon, prioriterte tiltak og oppdrag mv. knyttet til de enkelte målene for Luftfartstilsynet i 2022.

HOVEDMÅL 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
7) Droner	7. Styringsparametre er ikke besluttet, vil skje gjennom arbeidet med statens flysikkerhetsprogram (SSP)
Risikobasert tilsyn med aktørene	Oppdaterte risikoprofiler for tilsynsobjekter
God sikkerhetsdialog med aktørene	Møter/aktiviteter i forum for; <ul style="list-style-type: none"> • offshore helikopter • innlands helikopter • tung ruteflyging • allmennfly

HOVEDMÅL 2: EFFEKTIVE TJENESTER TILPASSET BRUKERNES BEHOV	
Delmål	Styringsparametere
Effektive og digitaliserte tjenester	- 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 - Oppfølging av saksbehandlingstid på flymedisin og sertifikater og resultat i klagesaker
God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov	- Utarbeidelse og publisering av annual safety review - Oppdatering og publisering av Norges flysikkerhetsplan (SPAS)

Prioriterte tiltak i 2022

Covid-19 pandemien har medført store finansielle og operasjonelle konsekvenser for luftfartsaktørene, noe som fortsatt vil kreve oppfølging og oppmerksomhet fra Luftfartstilsynets side i 2022. Situasjonen i norsk luftfart kan medføre potensielt store endringer i aktørbildet, blant annet et større innslag av ikke-norske flyselskaper med driftstillatelse fra EØS i det norske markedet. Luftfartstilsynet skal følge med på mulige utviklingstrekk som kan utfordre sikkerhetsnivået eller norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten.

På securityområdet fører Luftfartstilsynet tilsyn med stadig flere virksomheter på ulike områder og digital sikkerhet blir stadig viktigere. Luftfartstilsynet skal i 2022 fortsette arbeidet med å vurdere mulige løsninger for etablering av et responsmiljø for håndtering av større digitale hendelser i luftfartssektoren.

Fremveksten av ubemannet luftfart (droner) fører med seg nye luftfartsaktører. Luftromsorganisering og sikker integrering av droner i luftrommet er en av de viktigste oppgavene for å kunne videreutvikle dronenæringen. Luftfartstilsynet skal i 2022 utrede ansvarsforhold og se på hvordan kunngjøringstjenesten og utveksling av informasjon mellom aktørene i dronetrafikkstyringssystemer (CIS-funksjonen i forordningen om U-space) kan driftes i fremtiden, for å ivareta et tjenestetilbud som tilfredsstillende krav i regelverk samt behovene for bemannet og ubemannet luftfart. Utredningen skal foreligge innen 1. juli 2022.

Stortingets bevilgning til Luftfartstilsynet i 2022 innebærer en økning sammenlignet med 2021, noe som skal styrke Luftfartstilsynets arbeid med droner ytterligere. Tilsynet skal legge til rette for økt kapasitet til godkjennings- og tilsynsaktiviteter og styrking av arbeidet med utdanning og sertifikater innenfor dronesegmentet, i tillegg til holdningsskapende og sikkerhetsfremmende arbeid innenfor dronesektoren.

Departementet legger til grunn at tilsynet setter av 2,5 mill. kroner av den økte bevilgningen til markedstilsyn med droner. Det vises til eget oppdragsbrev der Luftfartstilsynet sammen med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) bes utrede hensiktsmessig

plassering av ansvaret for markedstilsyn med droner, herunder økonomiske konsekvenser. Beslutning om plassering av ansvaret for markedstilsyn med droner kan medføre at de avsatte midlene helt eller delvis vil bli overført til DSB.

Luffartstilsynet skal bidra til å legge til rette for mer bærekraftig luftfart, herunder 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.

Sammen med Norsk Romsenter skal Luffartstilsynet fortsette arbeidet med å utvikle konsept for tilsyn og tillatelser for romområdet. Nærmere føringer for dette arbeidet vil fremgå av belastningsfullmakt fra Nærings- og fiskeridepartementet.

4. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN (ADMINISTRATIVE FORHOLD)

4.1 Effektivisering

Alle statlige etater er omfattet av reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Denne er videreført i statsbudsjettet for 2022 ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,5 pst. Grunnlaget for beregningen er saldert budsjett 2021. For Luffartstilsynet er produktivetsgevinsten i 2022 satt til 1,275 mill. kr for på kap. 1313, post 01 og 790 000 kr. på kap. 4313.

Etaten skal i årsrapporten rapportere på tiltak for å effektivisere virksomheten. Indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet videreføres, og rapporteres på i tertial- og årsrapport. Indikatorene settes opp i en tidsserie på tre år, der sammenligningsgrunnlaget er tilsvarende periode de to foregående årene.

4.2 Risikovurderinger og internkontroll

4.2.1 Risikovurderinger

Luffartstilsynets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Etatens overordnede risikovurdering skal sendes departementet sammen med første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport, jf. pkt. 5. Vi ber om at vurderingene omfatter:

- Forhold av større betydning for luftfarten (risk governance).
- Luffartstilsynets interne risikostyring avgrenset til forhold som kan påvirke måloppnåelsen negativt.

Videre skal det opplyses om vesentlige endringer i risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk.

4.2.2 Internkontroll

Luffartstilsynet skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket vesentlige svakheter i etatens internkontroll og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt for å bedre denne. Det skal også rapporteres om internkontrollen har avdekket vesentlige avvik og hvilke forbedringstiltak som eventuelt er iverksatt.

4.3 Samfunnssikkerhet

Luffartstilsynet 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.

Tilsynet skal i 2022 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet samt delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med denne rapporteringen.

Luffartstilsynet skal prioritere videre arbeid knyttet til implementering av sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften samt eventuelle oppdrag fra departementet i den forbindelse. Videre skal Luffartstilsynet følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2021.

I 2022 skal Luffartstilsynet 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 Luffartstilsynet har en rolle.

Samferdselsdepartementet vil i 2022 igangsette et arbeid med å utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren (TransportROS). Luffartstilsynet må være forberedt på å bidra i dette arbeidet etter nærmere bestilling fra departementet.

4.4 EØS-arbeidet

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Fra norsk side skal vi medvirke 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.

*Rapport om departementenes EØS-arbeid*¹ 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. Luftfartstilsynet bes om å følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. 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.

4.5 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

Riksrevisjonen la i Dokument 1 (2020–2021) fram en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester, der det fremgikk at Luftfartstilsynets gebyrer ikke er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*. Luftfartstilsynet skal i 2022 fullføre arbeidet med tidsregistrering, slik at dette kan danne grunnlag for beregning av gebyrer for 2023 som er i samsvar med bestemmelsene i rundskrivet.

4.6 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Luftfartstilsynet skal løpende vurdere om etaten besitter data som er relevante for oppfølging av *Samferdselsdepartements strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data*.²

4.7 Likestilling

Iht. likestillings- og diskrimineringsloven skal offentlige myndigheter redegjøre for sitt arbeid for likestilling og mot diskriminering i årsrapporten. Rapporteringen omfatter virksomhetenes aktivitets- og redegjøringsplikt som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

4.8 Fellesføringer

Det er fastsatt to fellesføringer for 2022 – en om konsulentbruk og en om lærlinger, jf. pkt. 4.8.1 og 4.8.2 under. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan virksomhetene skal forstå de to fellesføringene og hvordan resultatene skal fremstilles i årsrapportene. Dette vil bli ettersendt.

4.8.1 Konsulentbruk

I 2022 skal Luftfartstilsynet 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 benyttes. Luftfartstilsynet skal rapportere om konsulentbruken i årsrapporten for 2022.

4.8.2 Lærlinger

Statlige virksomheter skal ha lærlinger, der antallet skal stå i et rimelig forhold til størrelsen på virksomheten. Virksomheter med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst én lærling, og større virksomheter bør ha ambisjon om flere enn én lærling.

¹ <https://www.regjeringen.no/contentassets/66bfc3cfe6564edfb3d0de236aa328cb/departementenes-eos-arbeid.pdf>

² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi-for-tilgjengeliggjoring-av-offentlige-data--samferdselssektoren/id2598229/>

Luffartstilsynet skal også hvert år vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag og om en kan øke antall lærlinger. Alle statlige virksomheter skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor.

I årsrapporten skal Luffartstilsynet rapportere følgende:

- antall lærlinger
- om det er vurdert å øke antall lærlinger og eventuelt innenfor hvilket fag, og
- hvilket opplæringskontor etaten er tilknyttet

Hvis Luffartstilsynet ikke har oppfylt kravet, skal det i årsrapporten redegjøres for årsakene til dette og hva etaten har gjort for å oppfylle kravet.

5. RAPPORTERING

5.1 Første tertialrapport

I rapporten for første tertial skal Luffartstilsynet gi en overordnet risikovurdering. Risikovurderingen skal omfatte mål, prioriteringer og oppdrag i budsjettåret og ev. på lengre sikt. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende tiltak omtales.

Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 30. april 2022 og prognose for forbruk for hele 2022.

5.2 Andre tertialrapport

I rapporten for andre tertial skal Luffartstilsynet gi en oppdatert risikovurdering. Vurderingen skal inkludere ev. forsinkelser i oppdrag om er forutsatt gjennomført, og avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 31. august 2022 og prognose for forbruk for hele 2022. 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.

5.3 Årsrapporten

Luffartstilsynet skal sende departement årsrapporten for 2022 innen 15. mars 2023. Årsrapporten skal følge kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4, Finansdepartementets rundskriv R-115 samt veiledning og maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring.

Rapporteringen i årsrapporten følger av bestemmelsene og R-115 samt av de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet. Rapporteringen skal inneholde vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene og nøkkeltall for virksomheten i 2022.

6. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 20. desember 2021 statsbudsjettet for 2022, jf. Prop. 1 S (2021–2022), Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022).

6.1 Bevilgninger

For Luftfartstilsynet ble disse bevilgningene vedtatt.:

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Post		kr
01	Driftsutgifter	268 784 000
	Sum kap. 1313	268 784 000

Sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S (2021–2022) er kap. 1313 post 01 redusert med 316 000 kr knyttet til kutt i jobbreiser, jf. budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og SV.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

Post		kr
01	Gebyrinntekter	162 700 000
	Sum kap. 4313	162 700 000

6.2 Fullmakter

Nedenfor følger en oversikt over fullmakter som delegeres til Luftfartstilsynet. Det gjelder budsjettfullmakt som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022) 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 2022 delegeres til Luftfartstilsynet:

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

Videre delegeres disse fullmaktene til Luftfartstilsynet:

- Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret
- Fullmakt til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter
- Fullmakt til å overskride driftsbevilgning mot innsparing senere budsjettår.

6.3 Tildeling og delegering

Under henvisning til ovennevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette til disposisjon for Luftfartstilsynet de bevilgningene som er omtalt i pkt. 6.1 og delegerer fullmaktene som er omtalt i pkt. 6.2 i dette brevet.

Med hilsen

Fredrik Birkheim Arnesen (e.f.)
ekspedisjonssjef

Monica Elisabeth Auberg
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen