



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Luffartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Deres ref

Vår ref

Dato

23/2235

21. desember 2023

Statsbudsjettet 2024 – tildelingsbrev til Luffartstilsynet

1. Innledning	2
2. Overordnet mål og hovedprioriteringer	2
3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2024	3
4. Andre føringer og krav	8
5. Styring og kontroll i virksomheten	10
6. Rapportering	11
7. Budsjettildeling og fullmakter	13

Vedlegg

- 1. Styringskalender 2024
- 2. Fullmakter
- 3. Vedlegg til oppdrag nr. 1 2024

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

Departementet viser til Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024) som ble behandlet av Stortinget 19. desember 2023. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Luftfartstilsynet i 2024.

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 (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

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

Videre er det besluttet følgende likestilte 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. Ansvaret for den nasjonale oppfølgingen av FNs bærekraftsmål er delt mellom flere sektorer. Luftfartstilsynet skal bidra til å følge opp bærekraftsmålene rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene.

Luftfartstilsynet bidrar også til bærekraftsmål som ikke er direkte dekket av NTP-målene, slik som arbeid for anstendig arbeidsliv og arbeidet mot sosial dumping. I egen virksomhet bør etaten følge opp de bærekraftsmålene som påvirkes.

Regjeringen la i januar 2023 fram stortingsmeldingen Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*. Stortingsmeldingen (heretter luftfartsstrategien) ble behandlet i Stortinget 2. mai 2023. Det er en generell

forventning fra departementet om at Luftfartstilsynet i sin virksomhet hensyntar og følger opp de tiltakene i luftfartsstrategien som er rettet mot tilsynets myndighetsområde.

3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2024

I dette kapitlet omtales mål og styringsparametere som Luftfartstilsynet skal benytte for sin virksomhet gjennom 2024.

3.1. Virksomhetsmål 1

TILFREDSSTILLENDE SIKKERHETSNIVÅ I NORSK LUFTFART	
Delmål	Styringsparametere
<u>Tilfredsstillende sikkerhetsnivå for:</u>	
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 e) Fatale ulykker per 100 000 flytimer for mikrofly.
7) Droner	

	<p>a) Sikre hensiktsmessig rapportering fra droneoperatører til Luftfartstilsynet.</p> <p>b) Sikre at droneoperatører gjennomfører obligatorisk opplæring.</p> <p>c) Droner skal ikke være delaktig/årsak til ulykker som involverer bemannet luftfart.</p>
Risikobasert tilsyn med aktørene	<p>Oppdatert risikoprofil for samtlige AOCer og frittstående ATOer</p> <p>Oppdatert risikoprofil for alle lufthavner på securityområdet</p> <p>Utarbeidet risikoprofil for de fem største lufthavnene på safetyområdet</p>
God sikkerhetsdialog med aktørene	<p>Dialog med luftfartsaktørene gjennom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kontaktmøter • fagmøter • konferanser • safety promotion tiltak gjennom kurs, samlinger, webinarer og digitale publikasjoner

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. Luftfartstilsynet skal iverksette nødvendige prosesser og tiltak for å følge opp regjeringens forventninger i luftfartsstrategien. Det vises til departementets omtale i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2023. Tilsynet skal fortsette arbeidet med å 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 romvirksomhet

Fra og med 2023 ivaretar Luftfartstilsynet rollen som nasjonal tilsynsmyndighet for romvirksomhet. 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. Se også omtale i kap. 7.1.2.

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 at Luftfartstilsynet i 2024 overtar 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 i tråd med føringene gitt i kapittel 10 i luftfartsstrategien. Som et ledd i oppfølgingen av utredningen om ansvarsforhold og drift av kunngjøringstjenesten og dronetrafikkstyringsystemer for å ivareta et tjenestetilbud som tilfredsstillende krav i regelverk samt behovene for bemannet og ubemannet luftfart skal Luftfartstilsynet i 2024 slutføre arbeidet med et rettslig rammeverk som skal klargjøre ansvarsforhold og roller for kunngjøringstjenesten og CIS (Common Information Service).

Luftfartstilsynet skal i løpet av 2024 opprette et sikkerhetsforum for droner. Videre skal Luftfartstilsynet implementere løsninger for kontroll av identitet for statsborgere fra tredjeland i droneregisteret.

Flysikkerhet

Europeisk regelverk (forordning (EU) 2021/2082) pålegger luftfartsmyndigheten å risikoklassifisere alle luftfartshendelser. Forordningen ble tatt inn i norsk rett i mars 2023, og Luftfartstilsynet skal som ansvarlig norsk myndighet følge opp dette.

Luftfartstilsynet skal videre forberede implementering og gjennomføring av tilsynsoppgaver som følger av nye felleseuropeiske regler om bakketjenester på lufthavner (ground handling).

Sikkerhetsdialog

Luftfartstilsynet skal gjennomføre møter og aktiviteter i offshore helikopter samarbeidsforum/trepartsforum, innlands helikopter samarbeidsforum og trepartsforum, Safe 360 (tung ruteflyging), GA flysikkerhetsforum (og annen relevant møtevirksomhet).

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

	- Prioritere prosjekt for å gjøre flysikkerhetsinformasjon tilgjengelig for aktørene i norsk luftfart
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

Klima- og miljømessig bærekraftig luftfart

Luftfartstilsynet skal fortsette arbeidet med å legge til rette for mer klimamessig bærekraftig luftfart, i tråd med føringer fra tildelingsbrevet for 2023 og supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2023. I tillegg må Luftfartstilsynet bidra inn mot blant annet arbeidet for å fremskynde innfasingen av null- og lavutslippsluftfart i Norge, herunder i vurderingen av en mulig pilot/utviklingskontrakt.

Luftfartstilsynet må være forberedt på å bidra til å vurdere rettslige, administrative, økonomiske og juridiske konsekvenser ved eventuell norsk implementering av EU-regelverket for bærekraftig luftfartsdrivstoff RefuelEU Aviation. En slik vurdering vil også omfatte videre konsekvenser av eventuell manglende norsk implementering og konsekvenser av å fortsette med dagens norske omsetningskrav, eventuelt opptrappet i takt med RefuelEU Aviation. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken.

Oppdrag

Oppdrag nr.	1-2024
Navn på oppdrag:	Oppdatering av State Action Plan til ICAO
Bakgrunn:	
På den 41. generalforsamlingen i ICAO høsten 2022 ble det i resolusjon A41-21 oppfordret til at ICAOs medlemsstater leverer, alternativt oppdaterer, eksisterende handlingsplaner (State Action Plans), vedrørende tiltak for å fremme reduksjon i CO ₂ -utslipp fra internasjonal luftfart. Norge innleverte State Action Plan til ICAO første gang i 2012, som senere ble oppdatert i 2016, 2018 og i 2021.	
Beskrivelse av oppdraget:	
Luftfartstilsynet bes om å utarbeide et utkast til oppdatering av norsk handlingsplan (State Action Plan) for reduksjon av CO ₂ -utslipp til ICAO i 2024, i henhold til gitte føringer fra departementet. Føringerne framkommer i sin helhet i vedlegg til dette tildelingsbrevet.	
Frist og rapportering:	
Endelig frist fastsettes i samråd med departementet	

3.3 Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet

Luffarten blir stadig mer digitalisert, og dette kan medføre økt sårbarhet og dermed økt risiko for hendelser. Luftfartstilsynet har etablert en forenklet versjon av digitalt responsmiljø i form av en ISAC (senter for informasjonsdeling). Luftfartstilsynet skal i 2024 vurdere hvordan videre drift av LT-ISAC skal gjennomføres, med bakgrunn i innhentet informasjon om digitale sårbarheter og hendelser i luftfarten.

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.

Luftfartstilsynet skal i tertialrapportene i 2024 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet, samt fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Luftfartstilsynet skal i 2024 prioritere videre arbeid knyttet til implementering av sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, og sørge for tilstrekkelig kompetanse om sikkerhet. Videre skal Luftfartstilsynet følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2023.

Luftfartstilsynet skal i 2024 bidra 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.

Ny lov om digital sikkerhet samt nytt regelverk om digital sikkerhet i regi av EASA legger føringer for både tilsyn med digital sikkerhet og evne til å respondere på digital sårbarhetsinformasjon og digitale hendelser. Luftfartstilsynet skal i 2024 fortsette arbeidet med å forberede oppfølging av nevnte regelverk i regi av EASA og følge med på arbeidet med lov om digital sikkerhet, herunder forskriftsarbeidet i regi av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Nasjonal sikkerhetsmyndighet.

4. ANDRE FØRINGER OG KRAV

4.1 Fellesføringer fra regjeringen

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2024.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2024 sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan virksomhetene skal forstå fellesføringene og hvordan de skal framstille resultatene i årsrapportene. Når rundskrivet foreligger, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til dette.

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. Luftfartstilsynet skal følge opp dette målet. I dette arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet.

Luftfartstilsynet skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten.

Videre skal Luftfartstilsynet foreta systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse.

Regjeringen har høye ambisjoner når det gjelder mangfold. Statlige virksomheter skal ha en positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring.

Arbeidsgiverne skal i samarbeid med de tillitsvalgte selv definere et hensiktsmessig ambisjonsnivå ut fra virksomhetens egenart og størrelse. I årsrapporten skal Luftfartstilsynet oppgi antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2024 og omtale utviklingen sett opp mot virksomhetens gjennomsnitt for 2020 og 2021.

Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egenkompetanse.

Luftfartstilsynet skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes.

I årsrapporten for 2024 skal Luftfartstilsynet rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulenttjenester, hvilke tiltak som er iverksatt og konkrete resultater. Dersom det er fagområder og/eller kompetanseområder i

virksomheten der konsulenter benyttes i særlig grad, skal bakgrunnen for dette omtales nærmere.

Som en del av rapporteringen skal Luftfartstilsynet også gi en overordnet omtale av eventuelle kjøp av konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2024 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester. Dersom utgifter til kjøp av konsulenttjenester er vesentlige, bør virksomheten i note til årsregnskapet spesifisere dette nærmere. Har virksomheten større kjøp av konsulenttjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

4.2 Lærlinger

Alle etater under Samferdselsdepartementet skal i 2024 fortsette arbeidet med å knytte til seg lærlinger. Antallet lærlinger skal stå i et rimelig forhold til etatens størrelse. Etater med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst en lærling, og større etater bør ha ambisjon om flere lærlinger. Luftfartstilsynet skal videre vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag, og om antall lærlinger kan økes sammenliknet mot tidligere år. Etaten 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 2024 skal Luftfartstilsynet redegjøre for 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. Dersom kravene ikke er oppfylt, må det redegjøres for årsaken til dette og hva som er gjort for å oppfylle kravene.

4.3 Anstendige 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 blant annet 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. Luftfartstilsynet må sikre at kravene til lønns- og arbeidsvilkår følges opp i anskaffelser, og at kontrollplikten gjennomføres.

4.4 EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Regjeringens EU/EØS-arbeidsprogram understreker at vi fra norsk side skal drive aktiv medvirkning i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen. Nytt arbeidsprogram for 2024–2025 vil etter planen ferdistilles i mars.

EU utvikler mer sektorovergrepene samarbeid samt kobler ulike saker, noe som gjør god samordning og informasjonsutveksling enda viktigere. Videre setter EU i økende grad klarere grenser mellom hva det betyr å være utenfor og innenfor.

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 kontinuerlig med å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innleggelse i EØS-avtalen. Luftfartstilsynet bes om å prioritere oppfølging av sine saker. Arbeidet med å få ned EØS-etterslepet er også høyt prioritert i regjeringen. I oppfølging av rapporten om Departementenes EØS-arbeid fra 2021 er riktig gjennomføring av EØS-regelverk viktig. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og vi må 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 blant annet 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.

4.5 Oppfølging av meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036

Regjeringen tar sikte på å legge fram meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 våren 2024. Meldingen gjelder fra og med budsjettåret 2025, og Luftfartstilsynet må være forberedt på mulige justeringer og nye bestillinger i forberedelsene til 2025-budsjettet som følge av fremlegget og Stortingets behandling. Departementene vil vurdere behovet for retningslinjer for virksomhetenes oppfølging av meldingen etter at Stortinget har avgitt innstillingen, noe etaten også må ta høyde for.

5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

5.1 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.

Luffartstilsynets 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 komme frem av årsrapporten. Det vises til rapporteringskrav i kap. 6.

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

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 eventuelt på lengre sikt, jf. kap. 5.1. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved eventuelle vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet.

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 30. april 2024 og prognose for forbruk for hele 2024.

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 eventuelle forsinkelser i oppdrag som er forutsatt gjennomført, og 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 eventuelt må iverksettes.

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 31. august 2024 og prognose for forbruk for hele 2024.

6.3 Årsrapport med årsregnskap

Luftfartstilsynet skal sende departement den ferdige årsrapporten for 2024 senest innen 15. mars 2025. Både leders beretning i årsrapporten og ledelseskommmentar i årsregnskapet skal signeres av etatsleder.

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 departementets etatsstyring av Luftfartstilsynet.

Etaten skal i årsrapporten rapportere på tiltak for å effektivisere virksomheten. 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
- Andel administrative utgifter av totale utgifter (kontoklasse 4-7)
- 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.

Nøkkeltallene og indikatorene settes opp som en tidsserie på tre år.

Departementet presiserer følgende som skal gå frem av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Luftfartstilsynet bidrar til å nå målene i kap. 2, herunder hvordan etaten følger opp bærekraftsmålene.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i kap. 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 effektiviseringsarbeidet
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

- Oversikt over oppdrag fra departementet som fortsatt er pågående og oppdrag som er avsluttet per 31.12.2024.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider etter behandling av rapporten på årsmøtet. Videre skal revisjonsberetningen fra Riksrevisjonen 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 19. desember 2023 statsbudsjettet for 2024, jf. Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024).

7.1. Tildelinger og føringer

7.1.1. Tildelinger

For Luftfartstilsynet gjelder følgende bevilgninger:

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Post		Kr
01	Driftsutgifter	305 500 000
	Sum kap. 1313	305 500 000

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

Post		kr
01	Gebyrinntekter	175 000 000
	Sum kap. 4313	175 000 000

Under henvisning til ovennevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette bevilgningene til disposisjon for Luftfartstilsynet.

7.1.2. Forutsetninger og føringer for tildelingene

Luftfartstilsynet har ansvar for å planlegge virksomheten i 2024 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.

Av bevilgningen for 2024 er det satt av 4,7 mill. kroner til etablering av romtilsyn. 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

7.2 Fullmakter

Nedenfor følger en oversikt over fullmakter som delegeres til Luftfartstilsynet. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2023–2024), og fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet. Eksisterende fullmakter og de som meddeles her, er en del av budsjettildelingen.

I vedlegg 2 er fullmaktene omtalt i kap. 7.2.1 og 7.2.2 gjengitt i sin helhet.

7.2.1. Fullmakt vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakt som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2024, til Luftfartstilsynet:

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

7.2.2. Andre fullmakter

Samferdselsdepartementet delegerer til Luftfartstilsynet:

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

Med hilsen

Trine Speismark Lindgren (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jørgen Frich
seniorrådgiver

Vedlegg

Kopi:
Nærings- og fiskeridepartementet
Riksrevisjonen

Vedlegg 1 Styringskalender 2024 – Luftfartstilsynet

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none">Etatsstyringsmøte med statsråden	23. januar
Februar	<ul style="list-style-type: none">Forklaringer til statsregnskapet 2023Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024 til SD	14. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none">Årsrapport for 2023 til SD	15. mars
April/mai	<ul style="list-style-type: none">Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2023Foreløpige budsjetttrammer 2025 fra SDFrist for publisering årsrapport	9. april i Oslo April/mai 1. mai
Juni	<ul style="list-style-type: none">Tertialrapport 1 for 2024 til SDOverordnet risikovurdering til SDRapport om samfunnssikkerhet EtatsstyringsmøteKontaktmøte om samfunnssikkerhet	1. juni 1. juni 1. juni 11. juni i Bodø Fastsettes senere
September	<ul style="list-style-type: none">Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2023 til SD	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none">Regjeringen fremmer Prop. 1 (2024–2025) for StortingetUtkast til tildelingsbrev 2025 fra SDTertialrapport 2 for 2024 til SDRapport om samfunnssikkerhetEtatsstyringsmøte og strategiseminar	Primo oktober Medio oktober 2. oktober 2. oktober 22. oktober
November	<ul style="list-style-type: none">Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	Fastsettes senere
Desember	<ul style="list-style-type: none">Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2026 til SDTildelingsbrev 2025 fra SD	Medio desember Ultimo desember

Vedlegg 2 – fullmakter delegert til Luftfartstilsynet

1. Fullmakt vedtatt av Stortinget

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2023–2024), Prop. 1 S Tillegg 1 (2023–2024) og Innst. 13. S (2023–2024) bl.a. denne fullmakten til Samferdselsdepartementet:

Merinntektsfullmakt

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313, post 01	kap. 4313, post 02

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning neste år."

2. Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 20. juni 2023 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Luftfartstilsynet er disse fullmaktene relevante:

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Samferdselsdepartementet delegerer til Luftfartstilsynet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2024. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Luftfartstilsynet må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Luftfartstilsynet nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2024 må Luftfartstilsynet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Luftfartstilsynet nøye vurdere de budsjettmessige konsekvensene av avtalene. Dersom det ikke er budsjettmessig dekning for en avtale, må den legges fram for Samferdselsdepartementet før den blir inngått, slik at ev. behov for bevilgninger kan bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter

Samferdselsdepartementet delegerer til Luftfartstilsynet fullmakt til å overskride bevilgningen på kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter, med inntil to pst. av bevilgningen mot

tilsvarende merinntekter på kap. 4313 Luftfartstilsynet, post 01 Gebyrinntekter. Disse vilkårene gjelder:

- De merinntektene som blir bokført i 2024, må minst dekke overskridelsen.
- Merinntekten må være et resultat av økt aktivitet i forhold til forutsetningene i budsjettet for 2024.
- Den aktiviteten som gir inntekter, må ikke føre til et høyere aktivitetsnivå enn det som kan dekkes av utgiftsbevilgningen, dersom merinntektene faller bort.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2024 må Luftfartstilsynet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Vedlegg 3 – Oppdrag nr 1-2024

Oppdatering av State Action Plan til ICAO for reduksjon i CO₂-utslipp fra luftfart

På den 41. generalforsamlingen i ICAO ble det i resolusjon A41-21 oppfordret til at ICAOs medlemsstater leverer, alternativt oppdaterer, eksisterende handlingsplaner (State Action Plans), vedrørende tiltak for å fremme reduksjon i CO₂-utslipp fra internasjonal luftfart. Norge innleverte State Action Plan til ICAO første gang i 2012, som senere ble oppdatert i 2016, 2018 og senest i 2021. Det er frivillig for statene å sende inn slike handlingsplaner. Initiativet har fått god oppslutning, og kan anses som en viktig informasjonskanal for ICAO til faktainformasjon og oppdatert kunnskap om klimatiltak knyttet til luftfart i medlemsstatene, samt belysning av fremgang mot oppnåelse av ICAOs globale ambisjonsmål (Long term aspirational goal). De fleste handlingsplanene er også gjort offentlig tilgjengelige av ICAO med samtykke fra statene som har sendt disse inn, og planene er dermed en god informasjonskanal for spredning av best praksis og læring for andre stater.

Det var Luftfartstilsynet som fikk i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å oppdatere versjonen fra 2021. Grunnet Luftfartstilsynets kompetanse knyttet til luftfart og klima ønsker vi å videreføre denne oppgaven, dette har allerede vært varslet ved flere anledninger. Luftfartstilsynet kan påvente at arbeidet må utføres i løpet av første halvår 2024.

Det er et felleseuropeisk samarbeid gjennom EU og European Civil Aviation Conference (ECAC) om utarbeiding av struktur for europeiske staters planer, samt felles innhold i deler av planene. Dette er naturlig gitt at det er utstrakte felleseuropeiske forpliktelser innen rammen av EU/EØS på området luftfart og klima/miljø. Gjennom det felleseuropeiske samarbeidet i EU/ECAC utvikles det innspill til ECAC/EUs felles del av de statlige handlingsplanene. Nytt i 2024 er at prosessen rundt den felleseuropeiske delen av statenes planer skal samkjøres parallelt med prosessen rundt «European Aviation and Environment Report» fra EASA som etter planen skal publiseres tidlig i 2025. APER Task Group under EU/ECAC er ansvarlig for koordineringen av den felleseuropeiske delen av statenes planer og bidrag opp mot EASA. De europeiske statenes innsendte og oppdaterte planer vil i tillegg publiseres på ECACs hjemmesider.

Samferdselsdepartementet vil med dette be Luftfartstilsynet om å utarbeide et utkast til norsk oppdatering av planen, og at utkastet foreligger som et word-dokument, innen en nærmere bestemt frist fastsatt av departementet. Det vil komme mer omfattende oppdatert bakgrunns- og veiledningsmateriale fra ICAO (ICAO Doc 9988) tidlig i 2024. ECAC og ICAOs Europa-kontor EUR/NAT vil også ventelig avholde seminar/webinarer. I tillegg gir den norske planen fra 2021 og andre staters innsendte planer på ECACs hjemmeside veiledning. Se planene¹ for oversikt av kapitler, og omtale av spesifikke elementer.

¹ <https://www.ecac-ceac.org/activities/environment/european-aviation-and-environment-working-group-eaeg/european-action-plans-publicly-available>

Samferdselsdepartementet ønsker jevnlig oppdateringer fra Luftfartstilsynet med muligheter for å gi tilbakemelding på tekst, innen nærmere frister fastsatt senere av departementet, og bistår med å svare på eventuelle spørsmål som Luftfartstilsynet måtte ha i sakens anledning. Samferdselsdepartementet vil i fortløpende dialog med Luftfartstilsynet bli enige om tidspunkt for statusmøter for arbeidet, samt bestemmelse av endelig frist når dette foreligger.

State Action Plan til ICAO er en veldig god anledning til å vise frem mest mulig av det som gjøres av myndigheter og næring i Norge når det gjelder luftfart og miljø/klima. Samferdselsdepartementet oppfordrer Luftfartstilsynet til å tenke bredt, og involvere berørte parter i norsk luftfart på en god måte i dette arbeidet. Det er viktig å synliggjøre alt det som gjøres, jf. også informasjonspapiret om SAF på ICAO CAAF/3 i november.