



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ

Deres ref

Vår ref
15/247-

Dato
06.01.2015

Statsbudsjettet 2015 - tildelingsbrev til Luftfartstilsynet

1. Innledning

Vi viser til Prop. 1 S (2014-2015) og Innst. 13 S (2014-2015). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Luftfartstilsynet i 2015.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder delmål og resultatmål, samt prioriteringer og krav i 2015. Instruksen for etaten og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

2. Overordnet mål

Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er regjeringens hovedmål om at transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart. Luftfartstilsynet skal være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede målsettinger regjeringen har i samferdselspolitikken.

3. Mål, styringsparametere og oppdrag for 2015

Målstrukturen

I samråd med Luftfartstilsynet foretok Samferdselsdepartementet en omstrukturering og forenkling av målstrukturen i tildelingsbrevet for 2014. Det legges opp til en ytterligere forenkling av målstrukturen for 2015 ved at antall hovedmål og delmål reduseres. Målstrukturen i tildelingsbrevet reflekterer det som departementet har behov for at Luftfartstilsynet rapporterer på i tertialrapporter og årsrapporten.

Samferdselsdepartementet har i samråd med Luftfartstilsynet fastsatt fire hovedmål for tilsynets virksomhet i 2015. I tillegg er det fastsatt delmål for konkrete oppdrag som Luftfartstilsynet skal gjennomføre, og resultatmål for disse i 2015.

Hovedmål 1: Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende

Delmål - Luftfartstilsynet skal:		Resultatmål (= leveranser/tilstand i løpet av 2015):	
D1.1	Gjennomføre State Safety Program (SSP) iht. langtidsplaner.	R1.1	A) Gjennomføre høring av første utgave av SSP-dokumentet B) Utforme første utgave av flysikkerhetsmål C) Implementere sanksjonspolicy D) Utarbeide felles konsept for risikobasert tilsyn E) Påbegynne utvikling av system og rutiner for målrettet formidling (Safety Promotion) i SSP sammenheng
D1.2	Følge opp sikkerhetsstudien for innlandshelikopter.	R1.2	A) Utarbeide fremdriftsplan B) følge opp de tiltak som er planlagt for perioden
D1.3	Gjennomføre hensiktsmessige tiltak for sikker bruk av ubemannede luftfartøy (RPAS).	R1.3	A) Fastsette RPAS-forskrift B) videreutvikle strategiske tiltak
D1.4	Kartlegge og vurdere utviklingen i Nordområdene med sikte på å identifisere utfordringer og muligheter for norsk luftfart de neste fire årene.	R1.4	Påbegynne slik kartlegging sett opp imot LTs rolle og ansvar

Hovedmål 2: Samfunnssikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser, og begrense konsekvensene dersom disse likevel skulle oppstå.

Delmål - Luftfartstilsynet skal:		Resultatmål (= leveranser/tilstand i løpet av 2015):	
D2.1	Gjennomføre styringssystem for sikkerhet og beredskap (CIM), slik at LTs evne til å	R2.1	Gjennomføre CIM for krisehåndtering og en felles øvelse

	håndtere hendelser og kriser er oversiktlig og god - og at LT bidrar effektivt i samarbeidet med eksterne interessenter.		
D2.2	Regelmessig øve evnen til krisehåndtering, slik at prosedyrer, roller og ferdigheter holdes på et tilfredsstillende nivå.	R2.2	Gjennomføre minimum en øvelse sammen med minimum en ekstern aktør
D2.3	Gjennomføre risikovurdering og identifisere mulige initiativ for å oppnå tilfredsstillende IKT-sikkerhet, herunder Cyber security.	R2.3	Utarbeide foreløpig rapport iht. delmål - og eventuelt inkludere anbefalinger om videre tiltak

Hovedmål 3: Luftfartstilsynet skal være en pådriver for samfunnsnyttig luftfart.

Delmål - Luftfartstilsynet skal:		Resultatmål (= leveranser/tilstand i løpet av 2015):	
D3.1	Bidra til å optimalisere trafikkmønster for flytrafikken ved Oslo lufthavn med hensyn til støy og øvrig miljø	R3.1	Implementere revidert støyforskrift for OSL
D3.2	Arbeide for å redusere støybelastningen fra helikoptertrafikk ved å bidra til beslutninger i ICAO på dette området.	R3.2	A) Lede arbeid med scope study til CAEP/10 steering group 2015 B) Bidra til at revisjon av støystandard for helikopter, Annex 16, kommer i arbeidsprogrammet for neste CAEP-syklus
D3.3	Utarbeide og forankre ny strategi for arbeidet med allmennflysegmentet i norsk luftfart de neste +4 årene.	R3.3	Utkast til strategi for allmennflysegmentet er ferdig og presentert for SD
D3.4	Følge opp implementering av forskrift om universell utforming.	R3.4	Vedta planer og gi pålegg om nødvendige utbedringer for de lufthavner som omfattes av regelverket

Hovedmål 4: Luftfartstilsynet skal ha høy faglig kompetanse.

Delmål - Luftfartstilsynet skal:		Resultatmål (= leveranser/tilstand i løpet av 2015):	
D4.1	Ha et tilstrekkelig antall medarbeidere med rett kompetanse.	R4.1	Vurdere framtidig behov for kompetanse, og skissere tiltaksplan
D4.2	Være en organisasjon hvor alle medarbeidere har kunnskap og rolleforståelse som gjør at de handler i samsvar med de	R4.2	Gjennomføre prioriterte tiltak iht. vedtatt forbedringsprogram for forvaltningskompetanse

gjennomgående krav og forutsetninger som er satt til forvaltningen.		
---	--	--

4. Andre forutsetninger og krav

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap skal inngå som en integrert del av Luftfartstilsynets virksomhet. Hovedmål 2 skal sikre samfunnets behov for trygg transport og kommunikasjon

Luftfartstilsynet skal i sin virksomhet ta hensyn til de strategiske utgangspunktene, tiltakene, virkemidlene og fokusområdene i "Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren".

Luftfartstilsynet skal kontinuerlig gjennomføre nødvendige risiko- og sårbarhetsanalyser innen eget ansvarsområde, og systematisk følge opp sårbarheter som avdekkes. Særskilt ber vi Luftfartstilsynet følge opp handlings- og tiltaksplanen som er utarbeidet i forbindelse med prosjektet "Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser" (SOROS). Videre skal Luftfartstilsynet fortsette arbeidet med å styrke robustheten i de kritiske objektene innenfor eget ansvarsområde, som er identifisert i SAMROS II-prosjektet.

Luftfartstilsynet skal kontinuerlig arbeide for å styrke IKT-sikkerheten i egen sektor. Virksomheten skal ha interne systemer for informasjonssikkerhet som sikrer konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet på informasjon. Videre ber vi Luftfartstilsynet om å integrere IKT-sikkerhet i virksomhetens øvrige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid, herunder sikre at IKT-systemer som understøtter samfunnsviktige tjenester og funksjoner på eget ansvarsområde, er beskyttet mot både tilsiktede og utilsiktede hendelser.

I tertial- og årsrapport skal det fremgå hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

EØS-arbeidet

Regjeringen vil føre en aktiv europapolitikk. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom departement og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Luftfartstilsynet deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, ber Luftfartstilsynet om å følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i Utenriksdepartementets nye retningslinjer for forvaltningen av Norges deltakelse i EØS-samarbeidet og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Luftfartstilsynet skal videreutvikle et konsept for EØS-prosesser som tar hensyn til dette.

Luftfartstilsynet ber om å rapportere på EØS-arbeidet i de samarbeidsfora som finnes mellom departement og Luftfartstilsynet på EU/EØS-området. 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. Det er viktig å identifisere saker som er viktige for Norge så tidlig som mulig, slik at vi fra norsk side kan medvirke til regelverksutforming.

Effektivisering

I den politiske plattformen for regjeringen er det varslet flere tiltak for fornying og modernisering. Dette er nødvendig for å effektivisere offentlig sektor og sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv. I transportsektoren vil regjeringen ta nye organisatoriske løsninger i bruk for å få høyere tempo på utbyggingene og mer ut av ressursene. Arbeidet er omtalt i Prop. 1 S (2014-2015).

For å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer er det fra og med statsbudsjettet 2015 innført en reform for mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene. Deler av gevinstene fra dette vil i de årlige budsjettene bli overført til fellesskapet. Denne innhentingene er for 2015 satt til 0,6 pst. av driftsutgiftene til alle de statlige virksomhetene. Grunnlaget for beregningen i 2015 er saldert budsjett 2014. For Luftfartstilsynet er produktivetsgevinsten i 2015 satt til 1 164 000 kr på kap. 1313, post 01 og 833 000 kr på kap. 4313, post 01. Luftfartstilsynet skal, gjennom målrettet analyse av egne prosesser og organisasjon, iverksette mulige effektiviseringstiltak. Samferdselsdepartementet forventer i denne sammenheng at blant annet utviklingen av IKT-løsninger, kan bidra til effektivisering.

I tertial- og årsrapport skal det fremgå hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette. Det er lagt opp til å ta ut en produktivetsgevinst i de årlige budsjettene framover. Luftfartstilsynet bør derfor utvikle et system for rapportering av slike tiltak. Arbeidet kan ses i sammenheng med arbeidet med såkalte "tidstyver", jf. pkt. 5 nedenfor.

Samferdselsdepartementet har i 2014 satt i gang en sammenlignende studie (benchmarking) av Luftfartstilsynet. Studien vil bli fulgt opp i 2015 med sikte på å vurdere effektiviseringspotensialet i Luftfartstilsynet.

Risikovurderinger

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Vilkåret for en god mål- og resultatstyring er at ledelsen kjenner og aktivt håndterer de utfordringene og uvisshetene som kan påvirke måloppnåelsen på en negativ måte. Ledelsen i Luftfartstilsynet skal påse at det fins en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten i Luftfartstilsynet, og at denne fungerer på en tilfredsstillende måte. Luftfartstilsynet skal for 2015 videreutvikle en enhetlig styringsmodell, som inkluderer risikostyring, og som benyttes i hele organisasjonen.

Risikostyring er en del av etatsstyringen. Risikovurderinger skal derfor inngå i rapporteringen både i tertialrapportene og årsrapporten,

5. Administrative forhold

Fellesføring

Statlige virksomheter har i 2014 rapportert inn aktiviteter, tiltak, prosedyrer, regelverk m.m. gitt av andre, som oppleves som ”tidstyver” i det daglige arbeidet. Regjeringen følger nå opp disse innspillene. I årsrapporten for 2014 skal den enkelte virksomhet rapportere om sitt arbeid med å fjerne ”tidstyver”. Det vil si effektivisering av egen drift, forenkling av regelverk og andre gjennomførte forenklingstiltak overfor innbyggere, næringsliv og offentlige virksomheter. Dette skal følges opp som et ledd i et kontinuerlig forbedringsarbeid.

I 2015 skal Luftfartstilsynet prioritere tiltak som gir konkrete effekter for brukerne. Luftfartstilsynet skal også vurdere – og eventuelt ta initiativ til – tiltak som vil forenkle brukernes kontakt med det offentlige på tvers av flere statlige virksomheter.

Innen 1. juni 2015 skal Luftfartstilsynet melde inn i Difis rapporteringsløsning, eller til Samferdselsdepartementet, om ”tidstyver” i egen virksomhet som gjelder brukerne av virksomhetens tjenester. Virksomhetene skal så i dialog med Samferdselsdepartementet velge ut hvilke ”tidstyver” de selv kan gjøre noe med og sette i gang tiltak for å redusere eller fjerne disse.

I årsrapporten for 2015 skal det rapporteres om arbeidet med å avvikle ”tidstyver” i egen virksomhet som gjelder brukerne, og hvordan det skal arbeides videre med disse, på følgende mal:

- Hvilke ”tidstyver” som Luftfartstilsynet selv har prioritert å fjerne
- Tiltak for å fjerne utvalgte ”tidstyver” (planlagte, under arbeid og gjennomførte)
- Resultater av arbeidet. Dersom det kan sies noe om effektene for brukerne av gjennomførte tiltak, vil det være av spesiell interesse

Videre skal det i årsrapporten for 2015 rapporteres om arbeidet som ble satt i gang i 2014. Dette bes gjort med utgangspunkt i malen ovenfor.

Arbeidet med ”tidstyver” vil være et tema på etatsstyringsmøtene i 2015.

6. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 4. desember 2015 statsbudsjettet for 2015, jf. Prop. 1 S (2014-2015) og Innst. 13 S (2014-2015).

6.1. Bevilgninger til Luftfartstilsynet for 2015

Disse bevilgningene ble vedtatt:

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	Driftsutgifter	193 714 000
	Sum kap. 1313	193 714 000

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	Gebyrinntekter	126 637 000
	Sum kap. 4313	126 637 000

Luftfartstilsynet skal i 2015 blant annet prioritere tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikring. Det er i budsjettet lagt opp til en økning i Luftfartstilsynets aktivitet innenfor området innenlands helikoptersikkerhet. I tillegg skal ulykker innen allmennflyging fortsatt vies stor oppmerksomhet.

Samferdselsdepartementet understreker at framtidige lønnsutgifter som følge av nyansettelser må kunne dekkes innenfor rammen av uendret bevilgningsnivå de kommende år.

Budsjetterte gebyrinntekter for Luftfartstilsynet reduseres fra nær 139 mill. kr i 2014 til nær 127 mill. kr i 2015. Som hovedregel skal de delene av Luftfartstilsynets virksomhet som kan relateres til tilsynsvirksomhet, finansieres med gebyrer. Andre oppgaver som tidligere har vært brukerfinansiert, anses som myndighetsoppgaver og finansieres over statsbudsjettet. Dette gjelder bl.a. internasjonalt arbeid, analyse og regelverksutvikling.

Utgifter til tilsyn med luftsporten, beregnet til 1,8 mill. kr i 2015, finansieres over statsbudsjettet.

6.2. Fullmakter gitt i ved behandlingen av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015)

Stortinget vedtok bl.a. denne fullmakten for Samferdselsdepartementet:

"Merinntektsfullmakt"

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

overskride bevilgningen på	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 til neste år."

Samferdselsdepartementet delegerer denne fullmakten til Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet er et av de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

6.3. Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 25. november 2013 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Luftfartstilsynet er tre av 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 2015. 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. Etaten 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 2015 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 avtalen 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, 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 2015, må minst dekke overskridelsen.
- Merinntekten må være et resultat av økt aktivitet i forhold til forutsetningene i budsjettet for 2015.
- 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 2015 må Luftfartstilsynet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgning mot tilsvarende innsparing i de tre neste budsjettårene

Samferdselsdepartementet delegerer til Luftfartstilsynet fullmakt til å overskride bevilgningen på kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter, i 2015 med inntil fem pst. av bevilgningen til kjøp av utstyr i forbindelse med Luftfartstilsynets arbeid med digitalisering, mot tilsvarende innsparinger de tre neste årene. Innsparingen i 2016 må utgjøre minst en tredjedel av overskridelsen og ved slutten av 2017 må minst to tredjedeler av den samlede

overskridelsen være spart inn, slik at det som ev. skal spares inn i 2018 utgjør maksimalt en tredjedel.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2015 må Luftfartstilsynet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

7. Rapportering og resultatoppfølging

7.1 Generelt

I Instruks for økonomistyring for Luftfartstilsynet er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret.

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging. Etatsstyringsmøtene bør hjelpe til å utfylle og forklare de skriftlige rapportene snarere enn å gjengi disse.

7.2 Årsrapport

Luftfartstilsynet skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter standarden som gjelder fra regnskapsåret 2014.

Årsrapporten skal blant annet inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av de gjennomførte aktivitetene og resultatene til Luftfartstilsynet. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene Luftfartstilsynet har hatt til rådighet, har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene.

Årsrapport med regnskap skal sendes Samferdselsdepartementet senest 15. mars året etter budsjettåret. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet.

7.3 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest to uker før etatsstyringsmøtet skal Luftfartstilsynet sende tertialrapporter til departementet. Det lages ikke egen tertialrapport for 3. tertial.

Tertialrapportene skal inneholde:

- Kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret
- Oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 3, 4 og 5
- Oversikt over bruken av bevilgningene hittil i året
- Prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret
- Redegjørelse om vesentlige endringer i framdrift for større tiltak og iverksettelsestidspunkt for disse
- Rapporteringskrav for å følge opp tiltak på beredskapsområdet

Samferdselsdepartementet ønsker at Luftfartstilsynet skal rapportere noe mindre detaljert i tertialrapportene enn i årsrapporten. I tertialrapportene skal Luftfartstilsynet fortrinnsvis rapportere overordnet om tilstanden for flysikkerheten, samt om eventuelle avvik fra fastsatte mål, jf. for øvrig kravene i kulepunktene over.

8. Plan for etatsstyringsmøtene

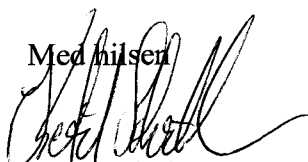
I 2015 legges det opp til følgende etatsstyringsmøter:

- Første etatsstyringsmøte 2015: 23. januar 2015, kl 12:00 til 13:00 i Samferdselsdepartementet.
- Årsmøtet for 2014: 26. mars 2015, kl 10:30 til 14:30 i Samferdselsdepartementet. Frist for levering av årsrapport er 15. mars 2015.
- Etatsstyringsmøte første tertial 2015: 17. juni 2015, kl. 10:30 til 14:00 i Luftfartstilsynets lokaler i Bodø. Frist for levering av tertialrapport er 4. juni 2015.
- Etatsstyringsmøte andre tertial 2015: 28. oktober 2015, kl. 10:30 til 14:00 i Luftfartstilsynets lokaler i Bodø. Frist for levering av tertialrapport er 15. oktober 2015.

9. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1313 Luftfartstilsynet og kap. 4313 Luftfartstilsynet til disposisjon for Luftfartstilsynet i 2015. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1. S og Innst. 13 S (2014-2015), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2015, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev, og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen



Eva Hildrum

Kopi til:

Riksrevisjonen