



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens jernbanetilsyn  
Postboks 7113 St. Olavs plass  
0130 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2439-1

23. desember 2022

## Statsbudsjettet 2023 - Tildelingsbrev til Statens jernbanetilsyn

1. INNLEDNING .....	2
2. OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER.....	2
3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2023 .....	3
5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN .....	9
6. RAPPORTERING .....	11
7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER .....	12

### Vedlegg:

Styringskalender 2023

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

Saksbehandler  
Sigrid Dahl  
Grønnevet  
22 24 82 51

## 1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet 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 Statens jernbanetilsyn i 2023.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn er forankret i Prop. 1 S (2022–2023) og Stortingets behandling av denne, instruksen til Statens jernbanetilsyn samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegget. Departementets styringssignaler skal alltid gis skriftlig.

Samferdselsdepartementet kan i løpet av året gi oppdrag til Statens jernbanetilsyn. Større oppdrag 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».

Det er fastsatt følgende likestilte mål for hele 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 konkurranseevne for næringslivet.

Utgangspunktet for arbeidet til Statens jernbanetilsyn som sikkerhetsmyndighet er målet om nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken. Statens jernbanetilsyn skal bidra til å oppnå dette målet gjennom ansvaret for tilsyn med norsk jernbane og gjennom sine aktiviteter for å fremme sikkerheten ved taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Utgangspunktet for arbeidet til Statens jernbanetilsyn som markedsovervåkingsorgan er målene om “mer for pengene” og “enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet”. Statens jernbanetilsyn skal bidra til dette gjennom sitt arbeid med å fremme et effektivt marked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår og påse at regler om markedstilgang blir fulgt.

Hovedprioriteringene for Statens jernbanetilsyn i 2023 er:

- Bidra til gode prosesser for å ta i bruk ombygde kjøretøy og nye strekninger med ERTMS.
- Sektorens forebyggende sikringsarbeid, herunder digital sikkerhet, i lys av det aktuelle sikkerhetsbildet og den sikkerhetspolitiske situasjonen.
- Arbeid med å forbedre sikkerheten i og ved spor, herunder sikkerhet ved planoverganger
- Bidra til Samferdselsdepartementets arbeid med gjennomgangen av jernbanesektoren der dette er relevant.

### 3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2023

I dette kapitlet omtales mål og styringsparametere som Statens jernbanetilsyn skal benytte for sin virksomhet gjennom 2023. Her ligger også nye oppdrag knyttet til de enkelte målene.

Samferdselsdepartementet ber Statens jernbanetilsyn rapportere på målene og styringsparameterne, jf. pkt. 6.

#### 3.1 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå

Statens jernbanetilsyn skal på en effektiv måte bidra til at hoved- og delmålene nås. Jernbanetilsynet skal legge til grunn en konsistent metodikk som sikrer at styringsparameterne er sammenlignbare over år. Tallene alene gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere måloppnåelse og resultater. All rapportering skal derfor inneholde en kvalitativ analyse av sammenhenger og måloppnåelse.

Det er virksomhetene selv som etter lovgivningen har ansvaret for sikker drift av egen virksomhet. Statens jernbanetilsyn skal som tilsynsmyndighet følge opp dette arbeidet. Samtidig som Statens jernbanetilsyn skal arbeide for en god måloppnåelse, er det nødvendig at tilsynet på alle aktivitetsområder har et bevisst forhold til de samfunnsøkonomiske virkningene av vedtak tilsynet treffer. I regelverksutviklingen og tilsynsvirksomheten skal Statens jernbanetilsyn legge vekt på hensynet til samfunnsøkonomi, men også administrative og andre konsekvenser for samfunnet og virksomhetene som er omfattet av regelverket. Dette gjelder også i det internasjonale arbeidet.

Mål	Delmål	Styringsparameter
<b>Tilfredsstillende sikkerhetsnivå</b>	Aktørene innen jernbane, fornyelsesinnretninger og taubane driver sikkert	Alvorlige hendelser: Antall ulykker og andre alvorlige hendelser på jernbane, fornyelsesinnretninger og taubaner (dødsulykker, ulykker og alvorlige tilløp)
		Avdekte alvorlige brudd: Antall avdekte alvorlige brudd på regelverk på

		jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane
		Innrapporterte hendelser: Antall hendelser innrapportert innen taubane og fornøyelsesinnretninger
		Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering: Aktørenes selvevaluering av kompetansenivå og regelverkskunnskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen
	Samfunnsikkerheten på jernbanen er god	Avvik sikring: Antall avdekte alvorlige mangler innen beredskap knyttet til klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner
	Jernbanesystemet fungerer som forventet	Tillatelser i henhold til TSler: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Antall kjøretøy som hvert år har fått tillatelse til å ta i bruk ny ETCS-ombordutrustning</li> <li>- Andel av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS</li> <li>- Antall tillatelser hvert år som gjelder å ta i bruk ny stasjon der tilgjengeligheten er i henhold til TSI-PRM</li> <li>- Antall jernbanekjøretøy bygd helt i henhold til TSI-LOC og PAS som hvert år har fått tillatelse til bruk i Norge</li> </ul>

### 3.1.1 Oppdrag

#### **Oppdrag nr. 01-2023 Samfunnsøkonomiske analyser**

Vi ber Statens jernbanetilsyn innen 31. mars 2023 redegjøre for hvordan de ivaretar hensynet til samfunnsøkonomiske virkninger i de vedtak tilsynet treffer.

#### **Oppdrag nr. 02-2023 Samhandling med Bane NOR SF**

Vi ber Statens jernbanetilsyn innen 31. januar 2023 redegjøre for samhandlingen med Bane NOR SF og tilsynets erfaringer med Bane NOR SF sin koordinering og prioritering av søknader og hvordan Bane NOR SF iverksetter og følger opp pålegg fra tilsynet, både innenfor områdene tillatelser, sikkerhetstilsyn og markedsovervåking.

## 3.2 Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder

Mål	Delmål	Styringsparameter
Velfungerende jernbanemarkeder	Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår	Avdekte alvorlige brudd: antall avdekte brudd på regelverk som vurderes som alvorlige
	Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester	Dette rapporteres iht. risikobildet og som en kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer i markedet

### 3.2.1 Oppdrag

#### Oppdrag nr. 03-2023 *Praktisering av markedsovervåkningsfunksjon*

Vi ber Statens jernbanetilsyn innen 30. september 2023 vurdere egen praksis i utøvelse av markedsovervåkningsfunksjonen i lys av erfaringene fra andre sammenlignbare land og praksis fra EU-domstolen. Vurderingen bør blant annet relateres til arbeidet med innføring av overtredelsesgebyr og inneholde en vurdering av om de samlede virkemidlene og hjemlene jernbanetilsynet har er formålstjenlige og tilstrekkelige for at markedsovervåkingsorganet kan utøve sin funksjon på en effektiv måte.

## 3.3 Andre mål og prioriteringer

### 3.1 Samfunnssikkerhet

Statens jernbanetilsyn 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.

Statens jernbanetilsyn skal i 2023 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 denne rapporteringen.

Statens jernbanetilsyn skal 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 Statens jernbanetilsyn følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2022.

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

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

### **3.2 Bærekraftsmålene**

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til bærekraftig utvikling. FNs 17 mål for en bærekraftig utvikling fram mot 2030 har inngått i arbeidet med å utvikle målene for transportsektoren, og Statens jernbanetilsyn bidrar til bærekraftsmålene gjennom oppfølgingen av NTP-målet om nullvisjonen. Statens jernbanetilsyn bidrar også til bærekraftsmålene i egen virksomhet, f.eks. i arbeidet med likestilling i henhold til likestillings- og diskrimineringsloven.

### **3.3 Tilgjengeliggjøring av offentlige data**

Statens jernbanetilsyn skal løpende vurdere om etaten besitter data som er relevante for oppfølging av *Samferdselsdepartementets strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data*.<sup>1</sup>

Statens jernbanetilsyn skal samle inn og videresende data om jernbanemarkedene innenfor rammene av Rail Market Monitoring Scheme (RMMS).

## **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. Statens jernbanetilsyn 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 Statens jernbanetilsyn 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*.

---

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi-for-tilgjengeliggjoring-av-offentlige-data--samferdselssektoren/id2598229/>

I årsrapporten for 2023 skal Statens jernbanetilsyn rapportere på antall lærlinger, om det har vært vurdert å øke antallet og eventuelt innenfor hvilke fag samt hvilket opplæringskontor virksomheten er tilknyttet. Statens jernbanetilsyn 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. Statens jernbanetilsyn 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.

Statens jernbanetilsyn 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**

Statens jernbanetilsyn 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. Statens jernbanetilsyns 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.

Statens jernbanetilsyn 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. 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.

Statens jernbanetilsyn deltar i regelverksprosessene i EU, særlig gjennom arbeidet i EUs jernbanebyrå og ulike innspillsgrupper, ekspertgrupper og komiteer i regi av DG MOVE, i enkelte av disse sammen med departementet. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Statens jernbanetilsyn 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 Statens jernbanetilsyn deltar i EUs regelverksutforming, skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon. Departementet vil videreføre ordningen med jevnlig statusmøter om EØS-arbeidet for gjensidig oppdatering og samordning i EØS-saker.

## 4.3 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 Statens jernbanetilsyn 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**

Det er en sentral oppgave for Statens jernbanetilsyn å tilpasse sin kapasitet til aktivitetsnivået i sektorene som er underlagt tilsynets myndighetsområde. Samtidig må Statens jernbanetilsyn håndtere nye oppgaver som Samferdselsdepartementet tillegger tilsynet.

Samferdselsdepartementet ber tilsynet sørge for at den interne organisasjonen er rustet for å møte bransjeendringer, teknologisk utvikling og digitalisering.

### **5.1 Effektivisering**

Statens jernbanetilsyn 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 om lag 20 pst. av reiseutgiftene før koronapandemien. Samferdselsdepartementets andel av gevinstuttaket er fordelt mellom departementet og underliggende etater. Vi ber Statens jernbanetilsyn nøye vurdere reiseaktiviteten i 2023. Bruk av ny statlig fellesavtale for flyreiser inngått av Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ), som gjelder fra 13. juni 2022, vil bidra til lavere reiseutgifter.

Statens jernbanetilsyn skal løpende vurdere muligheten for å effektivisere ved ytterligere digitalisering av virksomheten. Ved digitalisering skal jernbanetilsynet følge *Digitaliseringsstrategi for offentlig sektor 2019–2025*.

## 5.2 Risikovurderinger og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Statens jernbanetilsyns interne styring, jf. også krav i instruks. Departementet legger til grunn at jernbanetilsynets 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.

Statens jernbanetilsyns 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 kap. 6.

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

## 5.3 Innføring av statlig regnskapsstandard

Det er obligatorisk for alle statlige virksomheter å ta i bruk statlige regnskapsstandarder (SRS). Innføringsperioden er på fem år fra 1. januar 2022, og innføringen skjer puljevis. Jernbanedirektoratet, Norsk jernbanemuseum, Vegtilsynet, Statens havarikommisjon, Statens jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet er blant virksomhetene som skal innføre SRS i 2023 og ta i bruk periodiserte regnskap fra 1. januar 2024.

I årsrapporten for 2023 skal virksomhetene rapportere på 10 nøkkeltall knyttet til egen virksomhet, jf. pkt. 6.3. SRS kan legge til rette for et bedre og mer standardisert grunnlag for styringsinformasjon, både for virksomhetens interne styring og departementets overordnede styring. Vi ber etatene i arbeidet med innføringen av SRS vurdere om det vil være mulig å ta i bruk andre nøkkeltall som vil være egnet i den interne styringen i virksomheten og i styringsdialogen. Som grunnlag for vurderingen av indikatorer i virksomhetenes interne styring kan etatene utveksle forslag. Departementet kan koordinere et slikt arbeid. Vi ber derfor Statens jernbanetilsyn om forslag til indikatorer innen 31. mai 2023. En ev. endring kan være aktuell fra og med 2024.

## 5.4 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 Statens jernbanetilsyn gi en overordnet risikovurdering av mål, prioriteringer og oppdrag 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.

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 2023 og prognose for forbruk for hele 2023.

### 6.2 Rapport for andre tertial

I rapporten for andre tertial skal Statens jernbanetilsyn gi en oppdatert risikovurdering med utgangspunkt i risikovurderingene fra første tertialrapport. Vurderingen skal inkludere ev. 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 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

Statens jernbanetilsyn skal sende årsrapporten for 2023 til Samferdselsdepartementet senest 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 departementets etatsstyring av Statens jernbanetilsyn.

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 Statens jernbanetilsyn bidrar til å nå målene i pkt. 3.2, herunder hvordan etaten følger opp bærekraftsmålene som oppfølging av NTP-målene og av bærekraftsmål som ikke dekkes av NTP-målene.
- 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.
- Oversikt over oppdrag fra departementet som fortsatt er pågående og oppdrag som er avsluttet per 31.12.2023.

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) og Innst. 13 S (2022–2023).

### **7.1 Bevilgninger**

For Statens jernbanetilsyn gjelder følgende bevilgninger:

#### Utgifter:

Kap.	Post	Kroner
1354	Statens jernbanetilsyn	
	01 Driftsutgifter	101 000 000
	Sum kap. 1354	101 000 000

#### Inntekter:

Kap.	Post	Kroner
4354	Statens jernbanetilsyn	
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	14 400 000
	Sum kap. 4354	14 400 000

## 7.2 Budsjettmessige forutsetninger og føringer

Statens jernbanetilsyn 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 for 2023 inngår økte midler for å sette tilsynet i stand til å ivareta nye oppgaver knyttet til markedsovervåkning, utrulling av ERTMS og utvikling av nye digitale løsninger.

## 7.3 Fullmakter

I pkt. 7.3.1 og 7.3.2 gjengis fullmakter som delegeres til Statens jernbanetilsyn.

### 7.3.1 Fullmakt vedtatt av Stortinget

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2022–2023), en fullmakt som Samferdselsdepartementet delegerer til Statens jernbanetilsyn:

*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

## Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1354 post 01	kap. 4354 post 01

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.

### 7.3.2 Fullmakt etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 10. november 2022 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Statens jernbanetilsyn er én fullmakt relevant.

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens jernbanetilsyn fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2023. 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 utgifter ved inngåtte avtaler innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1354 Statens jernbanetilsyn, post 01 Driftsutgifter, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Statens jernbanetilsyn nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig langsiktige avtaler.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2023 må Statens jernbanetilsyn vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Statens jernbanetilsyn 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.

## 7.4 Tildeling

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

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Sigrid Dahl Grønnevet  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi:  
Riksrevisjonen