



Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1722-

Dato
21. desember 2023

Statsbudsjettet 2024 - Tildelingsbrev til Statens jernbanetilsyn

Statsbudsjettet 2024 - Tildelingsbrev til Statens jernbanetilsyn.....	1
1. INNLEDNING	2
2. OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER	2
3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2024	3
4. ANDRE FØRINGER OG KRAV.....	9
5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN.....	12
6. RAPPORTERING.....	13
7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER	15

Vedlegg:

Styringskalender 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
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Marte Rønningen
22 24 81 63

1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2022–2023), som ble behandlet av Stortinget 19. desember 2023. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Statens jernbanetilsyn i 2024.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn er forankret i Prop. 1 S (2023–2024) og Stortingets behandling av denne, instruksene til Statens jernbanetilsyn samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen framgår av styringskalenderen, jf. vedlegget. Departementets styringssignaler skal alltid gis skriftlig.

Samferdselsdepartementet har gjennomgått innretningen og praktiseringen av styringsmodellen i jernbanesektoren, særlig arbeidsdeling Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF og Samferdselsdepartementet. For å styrke den statlige styringen av sektoren innfører Samferdselsdepartementet et årlig oppdragsbrev til Bane NOR fra og med 2024. Det er også gjort endringer i jernbaneforskriften som trer i kraft 1. januar 2024. Endringene har blant annet til hensikt å tydeliggjøre rollene i sektoren og forankre oppdragsbrevet til Bane NOR SF. Enkelte forskriftsendringer påvirker regler Statens jernbanetilsyn som markedsovervåkingsorgan er satt til å håndheve, og vi ber om at Statens jernbanetilsyn merker seg disse.

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».

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 konkurransevne for næringslivet

Statens jernbanetilsyns arbeid som sikkerhetsmyndighet knytter seg til målet om nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken. Statens jernbanetilsyn skal bidra til å oppnå målet gjennom sitt ansvar for å føre 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.

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. Statens jernbanetilsyn skal bidra til å følge opp bærekraftsmålene rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene.

Statens jernbanetilsyn 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.

Hovedprioriteringene for Statens jernbanetilsyn i 2024 er:

- Bidra til gode prosesser for å ta i bruk ombygde kjøretøy og nye strekninger med ERTMS.
- Arbeid med å forbedre sikkerheten i og ved spor, herunder sikkerhet ved planoverganger. Føre tilsyn og bruke egnede virkemidler i tillatelsesprosessene for at risikoen for uønskede hendelser ved usikrede planoverganger reduseres, og at midlertidige tiltak erstattes med varige løsninger.
- Føre tilsyn med særlig vekt på beredskap og digital sikkerhet på jernbane i lys av det aktuelle sikkerhetsbildet og den sikkerhetspolitiske situasjonen, samt redningsberedskap på taubaner og vedlikehold på fornøyelsesinnretninger.
- Ivareta ansvarsområdene innen sikkerhet, samtrafikkevne og markedsovervåking for jernbanesektoren samt føre tilsyn med jernbanevirksomheter, serviceanlegg for jernbane, taubanevirksomheter og virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2024

I dette kapitlet omtales mål og styringsparametere som Statens jernbanetilsyn skal benytte for sin virksomhet gjennom 2024. Her ligger også nye oppdrag knyttet til de enkelte målene.

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 styringsparametere 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 Statens jernbanetilsyn på alle aktivitetsområder har et bevisst forhold til de samfunnsøkonomiske virkningene av vedtak Statens jernbanetilsyn 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
Tilfredsstillende sikkerhetsnivå	Aktørene innen jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane driver sikkert	Alvorlige hendelser: Antall ulykker og andre alvorlige hendelser på jernbane, fornøyelsesinnretninger 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 SJTs egne vurderinger av situasjonen
	Samfunnssikkerheten 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"> - Antall kjøretøy som hvert år har fått tillatelse til å ta i bruk ny ETCS-ombordutrustning

		<ul style="list-style-type: none"> - Antall tillatelser hvert år som gjelder å ta i bruk ny stasjon der tilgjengeligheten er i henhold til TSI-PRM - Antall jernbanekjøretøy bygd helt i henhold til TSI-LOC og PAS som hvert år har fått tillatelse til bruk i Norge
--	--	---

3.1.1 Føringer

- *Deltagelse i OTIFs aktiviteter*

Vi ber Statens jernbanetilsyn om å delta i relevante aktiviteter under OTIF. Dette gjelder særlig innenfor aktivitetsområdet [Technical Interoperability](#), der regelverket under COTIF har en sentral betydning for internasjonale jernbanetransporttjenester utover EØS-området. Det er viktig å ivareta norske interesser her, på tilsvarende måte som omtalt under kapittel 4.3.

- *Tiltak som kan bedre samhandlingen med Bane NOR SF*

Vi ber om at Statens jernbanetilsyn vurderer tiltak som kan bedre samhandlingen med Bane NOR SF i aktuelle prosesser der samhandlingen i dag ikke vurderes som tilfredsstillende. Disse tiltakene skal være egnet til å oppnå hhv. effektiv saksbehandling og tilfredsstillende oppfølging av tillatelsessaker og tilsynsaktiviteter, og kan også omfatte regelverksendringer. Dette gjelder både for Statens jernbanetilsyn som sikkerhetsmyndighet og markedsovervåkingorgan.

- *Vurdering av teknisk regelverk*

Vi ber Statens jernbanetilsyn om å følge med på om Bane NORs tekniske regelverk er i tråd med krav i lover og forskrifter på jernbanetilsynets område. Videre bør Statens jernbanetilsyn som sikkerhetsmyndighet vurdere om teknisk regelverk legger tilstrekkelig til rette for sikker drift gjennom egnet dimensjonering, kontroll osv. for bruer og andre konstruksjoner i lys av økt belastning pga. større vannmengder og andre klimapåvirkninger enn tidligere.

3.1.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	01-2024
Navn på oppdrag:	Videreutvikle styringsparametere
<p>Bakgrunn: Styringsparametere knyttet til Statens jernbanetilsyn sine to virksomhetsmål med tilhørende delmål har vært uendret i noen år. Det kan derfor være behov for å vurdere hvordan disse fungerer og om det er rom for forbedringer.</p>	

Beskrivelse av oppdraget:

Statens jernbanetilsyn skal vurdere om det er behov for å supplere eller justere nåværende styringsparametere for de to virksomhetsmålene. Styringsparameterne skal bidra gi styringsinformasjon for å vurdere tilsynets måloppnåelse innenfor gitte ansvarsområder.

Endelige endringer i styringsparameterne vil avklares i en påfølgende prosess mellom departementet og tilsynet. Nye/endrede styringsparametere skal framkomme av tildelingsbrevet for 2025.

Frist og rapportering:

Forslag til ev. endringer/nye styringsparametere skal legges fram for Samferdselsdepartementet innen 10. april 2024.

Oppdrag nr:	02-2024
Navn på oppdrag:	Gjennomgang av midlertidige tillatelser
Bakgrunn:	<p>Ifm. stenging av Vestfoldbanen i desember 2023 har det oppstått spørsmål om omfanget av bruk av midlertidige tillatelser. Målsettingen må være at tillatelser som gis ikke er tidsbegrensede. Det er viktig at tilfeller som gir grunnlag for bruk av midlertidige tillatelser holdes på et minimum og gir minst mulige negative konsekvenser for trafikkavviklingen.</p>
Beskrivelse av oppdraget:	<p>Statens jernbanetilsyn skal i første tertialrapport rapportere på status for bruk av midlertidige tillatelser, hvilke konkrete tiltak det gjelder, når den midlertidige tillatelsen ble gitt, når den utløper, og hvordan Statens jernbanetilsyn veileder aktørene slik at ulempene for de reisende holdes på et minimum.</p>
Frist og rapportering:	<p>Rapportering i første tertialrapport for 2024.</p>

3.2 Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder

Statens jernbanetilsyn skal som markedsovervåkingsorgan legge til rette for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår og påse at regler om markedstilgang blir fulgt. Dette vil bidra positivt til å nå målene som er fastsatt for

transportsektoren om “mer for pengene” og “enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet”.

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 Føringer

- *Avklare rolle mot Jernbanedirektoratet*

Statens jernbanetilsyn og Jernbanedirektoratet skal avklare nærmere hvordan deres ulike roller som hhv. Markedsovervåkingsorgan og avtalepart og koordinerende organ kan bidra til felles måloppnåelse for jernbanen. Jernbanedirektoratet skal lede arbeidet. Tilsvarende føring er gitt til Jernbanedirektoratet i tildelingsbrevet for 2024. Føringsen skal legge til rette for å unngå misforståelser og unødig uklarhet om forståelsen av rollefordelingen, og bidra til en gjensidig forståelse av de to myndighetenes roller og hvordan de bidrar på hver sin måte i å nå de transportpolitiske målene.

3.2.1 Oppdrag

Oppdrag nr:	03-2024
Navn på oppdrag:	Vurdere avtalene mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet
<p>Bakgrunn:</p> <p>Den nye styringsstrukturen som innføres fra 1.1.2024 forutsetter at avtalerelasjonen mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet er i tråd med kravene i jernbaneforskriften § 3-2 og vedlegg III. Kravene går bl.a. ut på at partene skal avtale brukerorienterte ytelsesmål om pålitelighet, kundetilfredshet, kapasitet, eiendomsforvaltning, sikkerhetsnivå og miljøvern. Videre skal avtalen inneholde regler om håndtering om større driftsavbrudd og nødsituasjoner. Dette er forhold som Samferdselsdepartementet er opptatt av og som det er gitt egne føringer og oppdrag om i både oppdragsbrev til Bane NOR og tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet. Det gir derfor god sammenheng at Statens jernbanetilsyn også påser at avtalene oppfyller de forskriftsfestede kravene.</p>	

Beskrivelse av oppdraget:

Vi ber Statens jernbanetilsyn om å vurdere aktuelle tilsynsaktiviteter som går ut på å vurdere om avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF er i tråd med kravene i jernbaneforskriften § 3-2.

Frist og rapportering:

Rapportering på oppdraget skal framkomme i første tertialrapport for 2024.

3.3 Andre mål og prioriteringer

3.3.1 Samfunnssikkerhet

Statens jernbanetilsyn skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp de mål, krav og prioriteringer som framgår 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 tertialrapport 1 og 2 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. Rapporteringen skal få frem forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten. Inkludert i dette ber departementet om at det skal rapporteres på hvor mye av infrastrukturen som er kartlagt for sårbarhet mot fremtidige klimaendringer.

Statens jernbanetilsyn 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 Statens jernbanetilsyn følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2023.

Statens jernbanetilsyn 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 Statens jernbanetilsyn har en rolle.

Vi ber Statens jernbanetilsyn prioritere arbeidet med å vurdere tilsynsaktiviteter som omfatter kartlegging av sårbarhet i infrastrukturen for fremtidige klimaendringer. På dette området bør det vurderes om dagens verktøy for å redusere risiko er godt nok, og om gjeldende regelverk på området er dekkende.

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. Statens jernbanetilsyn skal følge opp dette målet. I dette arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet. Statens jernbanetilsyn skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten.

Videre skal Statens jernbanetilsyn 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 Statens jernbanetilsyn 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.

Statens jernbanetilsyn 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 Statens jernbanetilsyn rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulent tjenester, 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 Statens jernbanetilsyn 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.

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. Statens jernbanetilsyn må sikre at kravene til lønns- og arbeidsvilkår følges opp i anskaffelser, og at kontrollplikten gjennomføres.

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. Statens jernbanetilsyn skal videre vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag, og om antall lærlinger kan økes sammenliknet mot tidligere år. Statens jernbanetilsyn skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor.

I årsrapporten for 2024 skal Statens jernbanetilsyn redegjøre for 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. Dersom kravene ikke er oppfylt, må det redegjøres for årsaken til dette og hva som er gjort for å oppfylle kravene.

4.3 EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Regjeringens EU/EØS-samarbeidsprogram 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 ferdigstilles i mars.

EU utvikler mer sektorovergripende 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-rettsaker som vurderes for innleggelse i EØS-avtalen, og Statens jernbanetilsyn 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.

Statens jernbanetilsyn deltar i regelverksprosessene i EU gjennom, særlig gjennom arbeidet i EUs jernbanebyrå og ulike innspillgrupper, ekspertgrupper og komiteer i regi av DG MOVE, i enkelte av disse sammen med departementet. Flere av disse prosessene er også relevante for, og koordineres med regelverket under COTIF, se føring under punkt 3.1.1. 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. Dette avklares som utgangspunkt ved jevnlig fagmøter, men også ved løpende kontakt der det vurderes å være behov for det. Det er særlig viktig at Statens jernbanetilsyn er oppmerksom på forhold som kan få betydning for Norge, ser ulike prosesser og initiativ i sammenheng og involverer departementet hvis det er behov for å avklare hvilke posisjoner som skal fremmes.

Statens jernbanetilsyn skal bistå på egnet måte i utformingen av nasjonale gjennomføringsplaner for TSler, under forutsetning av at de reviderte TSlene tas inn i EØS-avtalen. En god forberedelse kan bidra til å redusere tiden det tar å gjennomføre regelverket nasjonalt. Som forberedelse av gjennomføringen av den varslede forordningen om felles sikkerhetsmetode for undersøkelse av sikkerhetsnivå og -ytelse (CSM ASLP), skal Statens jernbanetilsyn i samråd med Statens havarikommisjon identifisere nødvendige regelverksendringer og lage utkast til høringsnotat innen 1. april 2024. Når det gjelder det nylig fremlagte [forslaget om nye regler for kapasitetsfordeling](#), er det viktig at Statens jernbanetilsyn innen 1. mai 2024 vurderer konsekvensene av de foreslåtte reglene for gjeldende lovgivning og ordninger i Norge, og hvordan dette kan bidra til gode prosesser for

ruteplanlegging, utnyttelse av kapasiteten i det norske jernbanenettet osv. Departementet vil involvere Statens jernbanetilsyn, Jernbanedirektoratet og andre berørte aktører på egnet måte i det videre arbeidet.

4.4 Oppfølging av meldingen om Nasjonal transportplan 2025-2036

Regjeringen tar sikte på å legge fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 våren 2024. Meldingen gjelder fra og med budsjettåret 2025, og Statens jernbanetilsyn 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 Statens jernbanetilsyn også må ta høyde for.

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 Statens jernbanetilsyns myndighetsområde. Samtidig må Statens jernbanetilsyn håndtere nye oppgaver som Samferdselsdepartementet tillegger dem.

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

5.1 Effektivisering

Statens jernbanetilsyn har allerede effektivisert mye av virksomheten ved å ta i bruk digitale løsninger. Statens jernbanetilsyn skal løpende vurdere muligheten for å effektivisere ved ytterligere digitalisering av virksomheten. Ved digitalisering skal Statens jernbanetilsyn 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 komme frem av årsrapporten. Det vises til rapporteringskrav i kap. 6.

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

6. RAPPORTERING

Statens jernbanetilsyn skal fra 1. januar 2024 utarbeide virksomhetsregnskapet etter periodiseringsprinsippet i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS). Samferdselsdepartementet legger for 2024 ikke opp til å endre regnskapsrapporteringen for første og andre tertial. Det er imidlertid noen endringer i rapporteringen i årsregnskapet, jf. omtale under pkt. 6.3.

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 risikoreducerende 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 etter kontantprinsippet og prognose for forbruk for hele 2024.

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 2024 etter kontantprinsippet og prognose for forbruk for hele 2024.

6.3 Årsrapport med årsregnskap

Statens jernbanetilsyn skal sende den ferdige årsrapporten for 2024 til Samferdselsdepartementet senest 15. mars 2025. Både leders beretning i årsrapporten og ledelseskomentarene 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*. For utarbeidelse av periodisert regnskap i henhold til SRS viser vi særlig til pkt. 4.6.3 og 5 i R-115.

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
- Driftskostnader
- Lønnsandel av driftskostnader
- Lønnskostnader per årsverk
- Andel administrative kostnader
- Administrative kostnader 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.

Videre skal tilsynet 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.

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

Departementet presiserer følgende som skal komme frem av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Statens jernbanetilsyn bidrar til å nå målene i pkt. 3.2, herunder hvordan etaten følger opp bærekraftsmålene.

- 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 31.12.2024.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider innen 1. mai, etter behandling av rapporten på etatsstyringsmøte. 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) og Innst. 13 S (2023–2024).

7.1 Tildelinger og føringer

7.1.1 Tildelinger

For Statens jernbanetilsyn gjelder følgende bevilgninger:

Utgifter:		
Kap.	Post	Kroner
1354	Statens jernbanetilsyn	
	01 Driftsutgifter	109 700 000
	Sum kap. 1354	109 700 000

Inntekter:		
Kap.	Post	Kroner
4354	Statens jernbanetilsyn	
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	

Under henvisning til overnevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette til disposisjon for Statens jernbanetilsyn bevilgningene over.

7.1.2 Forutsetninger og føringer for tildelingene

Statens jernbanetilsyn 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.

I bevilgningen for 2024 inngår en økning på 2,7 mill. kr til å sette Statens jernbanetilsyn i stand til å ivareta nye oppgaver knyttet til markedsovervåkning, utrulling av ERTMS og utvikling av nye digitale løsninger.

7.2 Fullmakter

I pkt. 7.2.1 og 7.2.2 gjengis fullmakter som delegeres til Statens jernbanetilsyn.

7.2.1 Fullmakt vedtatt av Stortinget

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2023–2024), en fullmakt som Samferdselsdepartementet delegerer til Statens jernbanetilsyn:

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 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.

7.2.2 Andre fullmakter

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens jernbanetilsyn:

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

Finansdepartementet har i rundskriv R-110 av 20. juni 2023 fastsatt fullmakter i henhold til bevilgningsreglementet. Samferdselsdepartementet delegerer til Statens jernbanetilsyn 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. 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 2024 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.

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)
ekspedisjonssjef

Marte Rønningen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen