



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
19/2652 BPA AHO

Dato
20. desember 2019

Statsbudsjettet 2020 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2019–2020) som ble behandlet av Stortinget 11. desember 2019. I dette tildelingsbrevet meddeles Stortingets budsjettvedtak og Samferdselsdepartementets styringssignaler for Jernbanedirektoratet i 2020.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet er forankret i mål og prioriteringer i Prop. 1 S og Stortingets behandling av denne, instruksen til Jernbanedirektoratet, samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten.

2. Overordnet mål og hovedprioriteringer

Samferdselsdepartementet har det overordnede, strategiske ansvaret for utviklingen av jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet skal omsette nasjonale mål, samt Stortingets og departementets krav og føringer, til konkrete resultater innenfor de økonomiske rammene som stilles til rådighet. Ressursene stilt til rådighet skal anvendes mest mulig effektivt, både i egen organisasjon og gjennom kjøpsavtaler.

Jernbanedirektoratet skal i sine prioriteringer for 2020 legge til grunn hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk, slik disse er trukket opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*, samt forutsetningene i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – reform av jernbanesektoren*.

Økonomi- og budsjettstyring

Jernbanedirektoratet skal ha på plass en god budsjett- og økonomistyring. Det er viktig at direktoratet gjennom avtalestyring og interne budsjett og økonomisystemer har god styring

av budsjett med tilhørende fullmakter. Dette er et kontinuerlig arbeid som Jernbanedirektoratet må forbedre i 2020.

Mer jernbane for pengene

Vi forutsetter at Jernbanedirektoratet legger frem beslutningsgrunnlag for departementet som er basert på samfunnsøkonomiske analyser, herunder vurderinger av hvordan kostnader kan reduseres og nytten økes. Direktoratet skal gjennom avtalestyring med Bane NOR SF gi foretaket incentiver til å være en effektiv byggherre som gjennomfører kostnadseffektive investeringer i ny kapasitet, i drift, vedlikehold og fornying.

Revidering av avtalestrukturer

Det er nå tre år siden jernbanereformen ble igangsatt, og de første erfaringene med dagens struktur er høstet. 2020 er det første året med flere aktører som skal operere på norsk jernbane. Det er viktig at Jernbanedirektoratet følger tett opp de forpliktelsene som er inngått mellom Jernbanedirektoratet og de ulike aktørene, og sørger for at et samlet system kan levere som forutsatt. Direktoratet skal med utgangspunkt i intensjonene med reformen og erfaringene så langt i 2020 arbeide med å forbedre og videreutvikle avtalestrukturene, slik at det gir en riktig incentivstruktur for virksomhetene i jernbanesektoren.

Jernbanedirektoratet må i løpet av våren gjennomgå avtalene med Bane NOR for å påse at det er en hensiktsmessig struktur på dette avtaleverket som sikrer en effektiv ressursbruk i utbyggingsprosjekter

Prioritere kundebehov

Direktoratet skal i 2020 bidra til økt kundeorientering i sektoren, herunder sørge for at informasjon og tilbudet ved avvik til de reisende forbedres. Det er viktig at ev. avvik følges opp i kjøpskontraktene med operatørene.

3. Styringsparametere og prioriteringer i 2020

Jernbanedirektoratet skal være en tydelig bestiller av både infrastrukturtjenester, persontransport med tog mv. i tråd med føringer i statsbudsjettet for 2020 og legge stor vekt på å oppnå målene med kjøpene. Direktoratet skal i sine avtaler påse at det er tydelig hvilke mål (samfunns mål, effektmål, resultatmål) som skal oppnås og at disse er i samsvar med de overordnede målsetningene. Der det skal inngås avtaler etter konkurranse, skal direktoratet legge til rette for virksom konkurranse om oppdragene.

Direktoratet har ansvar for å gjøre gode samlede vurderinger på tvers av sektoren og har koordinerende ansvar for å sikre god samhandling blant aktørene. Kjøpene skal bidra til å nå målet om at persontransportveksten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, samt legge til rette for overføring av godstransport fra veg til jernbane. Direktoratet skal sikre at det blir en god balanse mellom persontransport og godstransport.

Av dette følger det at Jernbanedirektoratet skal bidra til at:

- Jernbanen utvikles med utgangspunkt i kundenes behov
- Togdriften er sikker og driftsstabil
- Eksisterende kapasitet i jernbanesystemet utnyttes godt.

I det følgende omtales etappemål og indikatorer for Jernbanedirektoratet i 2020. Rapporteringskravene er nærmere utdypet i punkt 7 for rapportering og framkommer av vedlagte oversikt.

3.1 Hovedmål 1: Framkommelighet

«Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»

I arbeidet med framkommelighet må Jernbanedirektoratet sørge for gode avveiiinger mellom kapasitetsutnyttelse, driftsstabilitet og et attraktivt rute- og godstilbud. Jernbanesektoren skal dekke brukernes behov for jernbanetransport, enten dette er en reisende eller en godskunde. Det er brukerens behov jernbanen skal løse.

Jernbanedirektoratet som koordinerende myndighet i sektoren, skal være en pådriver for at aktørene i sektoren innretter seg slik at dette blir tydelig i alle ledd i produksjonskjeden. Dette inkluderer at direktoratet i 2020 skal arbeide for å bedre informasjonen til de reisende med tog i avvikssituasjoner.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2020
1.1 Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	Punktlighet Gardermobanen Punktlighet øvrige gods- og persontog Regularitet Oppetid	≥ 96,0 pst. ≥ 90,0 pst. ≥ 99,2 pst. ≥ 99,3 pst.
1.2 Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet	Frekvens i lokaltogtrafikken i de store byene	
1.3 Universelt utformede reisekjeder	Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet Antall jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem	
1.4 Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til bane	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbanevei: Pendeltog vs. innenlands transport av stykkgoods på veg Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods	

Krav og prioriteringer for hovedmål 1:

Jernbanedirektoratets viktigste virkemidler for å bidra til oppnåelsen av etappemål 1.1, samt etappemål 1.2 er kjøp av tjenester innen:

- 1) persontransport med tog
- 2) drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur
- 3) planlegging og bygging av ny jernbaneinfrastruktur

Jernbanedirektoratet skal rapportere i henhold til rapporteringsvedlegget. Rapporteringen skal gi et oversiktlig bilde av hva som er de viktigste forholdene, årsakene til resultatene, og hvilke tiltak som settes i verk for å motvirke manglende måloppnåelse.

Ved oppfølging av etappemål 1.4 må Jernbanedirektoratet ta hensyn til godstransportørenes behov ved kjøp av persontransport med tog. Direktoratet skal også følge med på utviklingen i godsmarkedet slik at direktoratet kan holde departementet orientert om effekten av rammevilkårene for godsnæringen, og gi råd til departementet dersom utviklingen går i feil retning.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport med tog

Hovedformålet med direktoratets kjøp av persontransporttjenester med tog er å opprettholde og videreutvikle et attraktivt og godt togtilbud jamfør parameterne i målmatriksen i tabell 5.22 i Prop. 1 S (2019–2020).

Bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, skal dekke vederlag og usikkerhetsavsetninger for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper i 2020.

Det er viktig at Jernbanedirektoratet lykkes med innføringen av konkurranse om persontransport med tog. Arbeidet med å forhandle frem nye avtaler må tilpasses den ordinære budsjettprosessen, herunder må bevilgningsforslag og fullmaktsforslag fremmes innen fristene departementet setter. Mål for den enkelte konkurranse av kommende trafikkpakker skal forelegges Samferdselsdepartementet.

Jernbanedirektoratet skal samhandle med lokale myndigheter om utviklingen av togtilbudet, og der det øker kollektivtrafikkens samlede attraktivitet, forhandle frem flerårige takstsamarbeidsavtaler om persontransport. Takstsamarbeidsavtalene vil ligge som premiss for trafikkavtalene med togoperatørene. Ved inngåelse av nye takstsamarbeidsavtaler skal direktoratet sikre et godt avregningsgrunnlag, slik at tvister om avregning kan unngås og transportkjøperne har et godt datagrunnlag å bygge sine analyser på.

Følgende prinsipper skal legges til grunn for Jernbanedirektoratets kjøp av persontransport med tog:

- De reisende skal få et minst like godt togtilbud som de har i dag.
- Sørge for en god avveining mellom kvalitet, kostnader/pris og øvrige tildelingskriterier.
- Krav til tjenesten bør begrenses slik at togtilbydere gis stor operasjonell og kommersiell frihet hensyntatt målene med konkurransen og andre særskilte forhold. Spesielt bør direktoratet identifisere og ev. forsøke å unngå, alle krav som kan være kostnadsdrivende.
- Tildelingskriterier i konkurranser må være tydelige og forankret i målet med kjøpet.
- Det stimuleres til å hente ut kapasitetsutnyttelsen av eksisterende infrastruktur.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold

Hovedformålet med direktoratets kjøp av drifts- og vedlikeholdstjenester er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen, herunder å opprettholde infrastrukturens ytelse på 2017-nivå. Direktoratet bør bidra til at vedlikehold prioriteres i områder som er kritiske for å holde høyest mulig oppetid i infrastrukturen.

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, skal dekke direktoratets kjøp av tjenester innen drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur, samt innføringen av ERTMS. Bevilgningen skal videre dekke et normalt nivå på utgifter til opprydding og istandsetting etter uforutsette hendelser, som for eksempel ras eller flom.

Samferdselsdepartementet viser til at det i oppdateringen av den flerårige avtalen om drift og vedlikehold mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, må stilles krav om at de samlede driftsutgifter for Bane NOR videreføres på inntil samme nivå som for 2019, og at driftsutgiftene på sikt skal reduseres som følge av effektivisering, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Videre presiserer departementet at utgiftene til drift av infrastrukturen dekkes av inntil 2 240 mill. kr av bevilgningen på post 71 i 2020 og at minimum 2 223 mill. kr benyttes til fornying (eksklusiv ERTMS).

Direktoratet skal påse at Bane NOR i 2020 ferdigstiller det mangeårige arbeidet med å dokumentere infrastrukturen, i tråd med avtalt framdriftsplan, samt etablerer et opplegg for objektiv måling og oppfølging av tilstanden til infrastrukturen. Direktoratet må også påse at Bane NOR ved årsslutt rapporterer om bruken av midler og om utviklingen i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 videreføre den særskilte oppfølgingen av ERTMS-prosjektet overfor Bane NOR, jf. Prop. 126 S (2015–2016) og brev av 24. juni 2016 om bevilgningsendringer i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging, skal dekke direktoratets utgifter til kjøp av tjenester innen planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S (2019–2020).

Jernbanedirektoratet skal orientere om fremdrift i pågående planleggingsaktiviteter i forbindelse med tertial- og årsrapportering, samt orientere Samferdselsdepartementet om status, herunder utvikling i kostnadsanslag og fremdrift, ved formelle milepæler for planleggingen av prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), jf. tabell 5.25 på side 166-167.

Der det er relevant, kan direktoratet også gi innspill til Bane NORs forvaltning av innsigelsesinstituttet, være høringsinstans, samt gi råd til lokal og regional arealplanlegging.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Hovedformålet med direktoratets kjøp av infrastrukturtenester er å bidra til en mer robust og pålitelig jernbane med kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet der hvor behovene vurderes størst. Det må legges til grunn kost/nytte analyser som en del av beslutningsgrunnlaget.

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester for alle avtalefestede investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanedirektoratet må sørge for at Bane NOR varsler direktoratet raskt dersom de pågående investeringsprosjektene ikke når, eller ikke ser ut til å nå, de mål og forutsetninger som er avtalefestede og/eller fremgår av Prop. 1 S (2019–2020). Direktoratet skal rapportere dette videre til Samferdselsdepartementet snarest mulig.

3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

«Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen hele transportsektoren. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er målet om en årlig forbedring på 4,5 prosent på de parameterne som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet på jernbanen videreført.

Etappe	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2020
2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport	Maks. antall drepte siste 5 år Maks. antall hardt skadd siste 5 år Maks. antall alvorlige hendelser («Jernbaneulykker») siste 5 år	18 15 92

Krav og prioriteringer for hovedmål 2:

Det å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene og ulykkestypene skal prioriteres. De enkelte aktørene har et selvstendig ansvar etter jernbanelovgivningen for sikker drift av sin virksomhet. Direktoratet har ansvar for å følge opp sektorens sikkerhetsnivå etter jernbanereformen. Direktoratet skal rapportere på arbeidet med oppfølging av sektorens sikkerhet i tertialrapporteringen. Oppfølgingen av dette blir et fast punkt på etatsstyringsmøtene i 2020.

3.3 Hovedmål 3 – Miljø:

«Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser»

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Gjennom sitt ansvar for oppfølging av sektoren, skal Jernbanedirektoratet ha kunnskap om klimagassutslipp og miljøutfordringer for jernbanesektoren.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere
3.1 Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Endringer i klimagassutslipp fra jernbanesektoren, målt i CO2-ekvivalenter
3.2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
3.3 Begrense tapet av naturmangfold	Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet.

* Det vises til langsiktige resultatmål for planperioden i Meld. St. 33 (2018–2029), side 73-82, jf. også Prop. 1 S (2017–2018), kap. 6 Oppfølging av Nasjonal transportplan, side 237-244.

Krav og prioriteringer for hovedmål 3

Jernbanedirektoratet skal bidra med analyser av kostnader og effekt av tiltak for å redusere klimagassutslippene for å nå Norges klimaforpliktelser frem mot 2030, og videre til å omstille Norge til et lavutslippssamfunn. Med klimagassutslipp menes direkte utslipp fra sektoren som teller på det norske utslippsregnskapet. Jernbanedirektoratet skal videre bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy og begrense tapet av naturmangfold gjennom bestillingen av overordnet planlegging, bygging, drift og vedlikehold av jernbanen

Jernbanedirektoratet må kunne utvikle kunnskapsgrunnlag på klima- og miljøutfordringer og være tydelig bestiller av disse tjenestene overfor berørte aktører i sektoren.

Prioriteringer i 2020 for å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Klimagassutslippene fra jernbanesektoren utgjør en svært liten andel av nasjonale transportutslipp. Det viktigste virkemiddelet i sektoren for å nå etappemålene knyttet til klimagassutslipp og ren luft er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport der toget har sine miljøfortrinn. Jernbanedirektoratet skal ha kunnskap om effekten dette har på klimagassutslipp.

Samferdselsdepartementet vil sende ut en egen bestilling knyttet til klimalovrapporteringen i budsjettet for 2021. Det kan også være behov for bistand fra Jernbanedirektoratet i arbeidet med regjeringens plan for å redusere klimagassutslippene.

Klimateknologi i transportsektoren

Transportsektoren står overfor et teknologisk skifte. Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet følger med på teknologiutviklingen, herunder innsikt i hindringer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.

Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet

Samferdselsdepartementet ber om rapportering på direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren i årsrapporten.

Redusere støy

Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Avinor AS, Luftfartstilsynet og Folkehelseinstituttet har utredet en ny måleindikator for støy som har fokus på søvnforstyrrelse, og har anbefalt de mest kostnadseffektive tiltakene for å redusere støy. På basis av arbeidsgruppens anbefalinger vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til oppdrag for arbeidet med støy i 2020.

Begrense tapet av naturmangfold

Jernbanedirektoratet skal sikre at det tas hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom bestilling av planlegging, bygging, drift og vedlikehold. Det skal søkes løsninger som bidrar til at de nasjonale miljømålene nås og er kostnadseffektive. Kjemikaliebruken og bruken av sprøytemidler skal holdes på et minimum. Det er behov for økt kunnskap om påvirkning og tiltak (inkl. kostnader) av plastforurensning til vann og grunn. Vi ber Jernbanedirektoratet om å opparbeide slik kunnskap innen sitt ansvarsområde.

I tillegg ber departementet Jernbanedirektoratet:

- videreføre deltagelse i arbeidet med å utvikle en veileder om økologisk kompensasjon
- bidra til å utvikle økologiske grunnkart ved å delta i direktoratsgruppen for økologisk grunnkart
- delta i direktoratsgruppen for truet natur og legge til rette for god samordning av eksisterende virkemidler på området
- følge opp pollinatorstrategien og handlingsplanen for fremmede skadelige arter.

4. Andre føringer og krav

4.1 Nasjonal transportplan

Samferdselsdepartementet arbeider med Nasjonal transportplan 2022–2033. I dette arbeidet vil departementet ha behov for faglige innspill fra etatene basert på kunnskap om utviklingen i sektoren. Departementet vil ha dialog med etatene om bestillinger innen etatens ansvarsområder.

4.2 Samfunnssikkerhet

Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart og inngå som en integrert del av Jernbanedirektoratets virksomhet.

Jernbanedirektoratet har ansvar for samordning av arbeidet med samfunnssikkerhet i sektoren. Det operative ansvaret for beredskap og krisehåndtering ligger hos Bane NOR.

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren er å unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, samt sikre pålitelighet og fremkommelighet i transportsystemet både i normalsituasjoner og under påkjenninger.

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etatene er fastlagt i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren" fra 2015. Som det fremgår av strategien skal etatene særskilt prioritere følgende tre områder:

- Klimatilpasning
- Informasjons- og IKT-sikkerhet
- Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner.

Jernbanedirektoratet har i egen strategi for samfunnssikkerhet, med tilhørende handlingsplan, konkretisert hva prioriteringene innebærer for egen virksomhet.

I det forebyggende sikkerhetsarbeidet skal det prioriteres implementering og oppfølging av bestemmelsene i ny sikkerhetslov med forskrifter, samt følge opp eventuelle vedtak departementet pålegger Jernbanedirektoratet i den forbindelse. Jernbanedirektoratet skal på eget initiativ følge opp eventuelle avvik fra norm eller krav som har blitt identifisert i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i virksomheten i 2019. Jernbanedirektoratet skal også i 2020 rapportere om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid etter nærmere bestilling fra departementet.

Samferdselssektoren er en viktig del av totalforsvaret, og etatene skal kunne yte støtte til Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig. Jernbanedirektoratet skal i 2020 være en bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer innen totalforsvaret samt bidra til rolleavklaringer i forbindelse med forskriftsarbeidet til jernbanelovens § 6b. Videre skal direktoratet delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Jernbanedirektoratet har en rolle.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av sin strategi og tilhørende handlingsplan. Rapporteringen skal få fram forholdet mellom strategiske mål, tilstand og status innenfor målområdene, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Klimaendringer medfører et behov for økt forebyggende innsats for å tilpasse transportinfrastrukturen slik at framkommelighet og trafikksikkerhet ivaretas.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen, bl.a. i Naturfareforum som ledes av Norges vassdrags- og energidirektorat

4.3 IKT-sikkerhet

Jernbanedirektoratet skal sikre egne informasjons-, kommunikasjons- og styringssystemer slik at disse har nødvendig beskyttelse, integritet og tilgjengelighet.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet integrerer IKT-sikkerhet som en del av virksomhetens øvrige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid, og sikrer at IKT-systemer som understøtter samfunnsviktige tjenester og funksjoner på eget ansvarsområde, er beskyttet mot både tilsiktede og utilsiktede hendelser. Direktoratet bes om å rapportere på eget IKT-sikkerhetsarbeid i forbindelse med øvrig rapportering om samfunnssikkerhetsområdet.

4.4 EØS-samarbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk, og la våren 2018 frem en ny strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021. Oppfølging av denne strategien, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer. Direktoratet bes bidra i departementets arbeid og for øvrig være oppdatert og bidra der det er relevant og der det kan styrke utøvelsen av direktoratets funksjon.

4.5 Tilgjengeliggjøring av offentlig data

Jernbanedirektoratet skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data i samferdselssektoren, jf. departementets oppdragsbrev av 12. april 2018.

5. Styring og kontroll i virksomheten

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet skal være åpen, konstruktiv, og gi en tydelig retning for videre utviklingen av virksomheten. I 2019 har direktoratet arbeidet med å få på plass nødvendige systemer og rutiner nedover i organisasjonen for å fange opp risiko med hensyn til målrettet og effektiv drift som grunnlag for budsjett i 2020. Dette arbeidet videreføres for 2020 og vil være en sentral del av styringsdialogen.

5.1 Mer jernbane for pengene

Jernbanedirektoratet skal i 2020 prioritere arbeidet med å få mer jernbane for pengene. Dette innebærer at direktoratet sammen med Bane NOR i alle faser av arbeidet med utbyggingsprosjekter, investeringer og vedlikehold skal arbeide for å legge til rette for kostnadsreduserende tiltak og økt samfunnsnytte. Direktoratet skal i 2020 arbeide med å utvikle avtalestrukturen for å sikre mest mulig effektiv bruk av ressursene og gi gode insentiver til Bane NOR.

5.2 Krav om god budsjett- og virksomhetsstyring

Jernbanedirektoratet skal til enhver tid ha en budsjett- og økonomistyring som følger prinsippene i Stortingets bevilgningsreglementet, reglementet for økonomistyring i staten og bestemmelser om økonomistyring i staten. Eventuelle avvik fra fastsatte mål og resultatkrav,

herunder mer- eller mindreforbruk i forhold til tildelt budsjett, skal forebygges, avdekkes og korrigeres i tråd med prinsippene i Stortingets bevilgningsreglement og kravene i statens økonomiregelverk. Også i 2020 skal Jernbanedirektoratet arbeide med å videreutvikle og forbedre budsjett- og økonomistyringen. Videre må Jernbanedirektoratet påse at allerede iverksatte tiltak fungerer.

Samferdselsdepartementet forutsetter videre at direktoratet og Bane NOR innretter sin samhandling slik at departementet varsles innen sentrale budsjettfrister ved risiko for større budsjettavvik, og at avvik søkes minimert gjennom realistisk budsjettering og tett oppfølging av årsprognoser og porteføljestyling av prosjekter.

5.3 Risikovurdering

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger kan bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet, og skal være integrert i mål- og resultatstyringen. Jernbanedirektoratets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Den overordnede risikovurderingen skal legge hovedvekt på å identifisere risikoer innenfor mål og prioriteringer i tildelingsbrevet.

I tillegg ber vi om en særskilt vurdering av følgende områder:

- Gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk, og overskridelser av fullmakter, samt tiltak som etaten gjennomfører eller vil gjennomføre for å redusere denne risikoen.
- Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk
- At etaten driver i samsvar med lover og regler

Jernbanedirektoratet skal redegjøre for etatens risikovurdering i tråd med mal vedlagt dette tildelingsbrevet. Etatens risikovurderinger skal oppsummeres og omtales i tertialrapportene og i årsrapporten. Risikovurderingen vedlegges 1. og 2. tertialrapport, i tillegg til en overordnet omtale i rapportene og vil danne grunnlag for videre drøfting i etatsstyringsmøtene mellom departementet og direktoratet eventuelt tilpasning i tildelingsbrev for kommende år.

Kostnadsnivå og kostnadskontroll i store investeringsprosjekter skal inngå som et risikoområde. Risikovurderingene skal både dekke tidlig fase og gjennomføringsfase.

5.4 Effektivisering

Reformen for *avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)* er videreført i statsbudsjettet for 2020 ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,5 pst. Grunnlaget for beregningen i 2020 er saldert budsjett 2019.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet er produktivitetsgevinsten i 2020 satt til totalt 56 267 000 kroner, hvorav:

- 2 343 000 kroner på post 01 Driftsutgifter, fordelt med:
 - 1 221 000 kroner på post 01.1

- 1 122 000 kroner på post 01.2
- 1 041 000 kroner på post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger
- 42 118 000 kroner på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold
- 10 765 000 kroner på post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

Formålet med ABE-reformen er å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer. I tertial- og årsrapportene skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp produktivetsgevinstene satt for 2020. Samferdselsdepartementet forutsetter at produktivetsgevinster over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, gjenspeiles i avtalen mellom direktoratet og Bane NOR.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 dokumentere egen effektivitet, og rapportere i tertial- og årsrapportene. I tillegg skal det rapporteres på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet i tertialrapportene og årsrapporten. I tertialrapportene rapporteres akkumulerte data for tertialer/ene. Inndata skal også oppgis. Vi viser i den forbindelse til vårt brev av 25. november 2019 om disse indikatorene.

Direktoratet skal følge opp gevinstrealiseringsplanen og rapportere på standard mal.

5.5 Teknologisk utvikling

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling, og gjennom utredningsoppdrag i 2020 og i arbeidet med innspill til Nasjonal transportplan, fremme forslag for departementet om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen. Det er svært kostbart å utvikle ny jernbane, og Jernbanedirektoratet bes i særlig grad vurdere om bruk av teknologi og digitalisering kan gjøre det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur enda bedre enn i dag. Jernbanedirektoratet skal koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid i sektoren slik at ny teknologi og nye mobilitetsløsninger på jernbane kan prøves ut og ev. tas i bruk i Norge.

5.6 Nasjonal digital høydmodell

Kartverket gjennomfører prosjektet Nasjonal digital høydmodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserskanning. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. I samsvar med tidligere kontakt om saken ber departementet Jernbanedirektoratet om å sørge for videreføring av Bane NORs deltakelse i prosjektet.

5.7 Betaling for togtjenester

I forbindelse med jernbanereformen er det lagt opp til en gradvis økning av kjøreveisavgiften og betaling fra togselskapene for tilleggstenester.

Samferdselsdepartementet ber direktoratet opprettholde en løpende dialog med Bane NOR og departementet, om hvordan kjøreveisavgiften og andre infrastrukturavgifter bidrar til å oppnå de transportpolitiske målsetningene. Unntatt de kommersielle inntektene fra Bane NORs eiendomsvirksomhet, skal Jernbanedirektoratet innhente inntektsprognoser fra Bane

NOR SF. Disse prognosene innarbeides i etatens budsjettgrunnlag, som oversendes Samferdselsdepartementet innen de fastsatte budsjettfristene.

5.8 Forskning og utvikling (FoU)

Det er i Nasjonal transportplan 2018–2029 beskrevet et betydelig kunnskapsbehov når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering. Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten kan gi departementet råd knyttet til disse temaene innenfor sitt område, og at etaten benytter FoU for å forbedre kunnskapsgrunnlaget der det er behov for dette. Direktoratet må følge tett opp forskningsmiljøenes og industriens rolle i å utvikle gode løsninger for fremtidens jernbane, særlig innenfor Shift2Rail og de nye partnerskapsmodellene i Horizon Europe.

5.9 Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum

Norsk fagskole for lokomotivførere, eller Lokførerskolen, er en offentlig statlig godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere og utdanner lokomotivførere. Skolen er en del av Jernbanedirektoratet

. Jernbanedirektoratet skal drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

5.10 Oppdatering av økonomiregelverket

Oppdaterte bestemmelser om økonomistyring i staten trer i kraft 1. januar 2020.

Samferdselsdepartementet vil gå igjennom instruksene fastsatt for den enkelte etat (etatens instruks og økonomiinstruksen) og vurdere å slå de sammen, jf. vårt brev av 18. oktober 2019. Utkast til instruks vil bli forelagt etaten.

Jernbanedirektoratet må oppdatere internt regelverk innen 30. juni 2020. Det skal rapporteres på status i 2. tertialrapport.

5.11 Lærlinger

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger, jf. vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling. Vi ber om at Jernbanedirektoratet i årsrapporten for 2020 redegjør for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag, om det har vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

5.12 Likestilling - styrking av aktivitets- og redegjørelsesplikten

Stortinget vedtok 17. juni 2019 endringer i likestillings- og diskrimineringsloven. Lovvedtaket innebærer at aktivitets- og redegjørelsesplikten for arbeidsgivere og offentlige myndigheter styrkes. Reglene trer i kraft 1. januar 2020. Vi viser til brev fra Kultur- og likestillingsdepartementet, oversendt i Samferdselsdepartementets brev av 21. oktober 2019.

5.13 Motvirke arbeidslivskriminalitet

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Jernbanedirektoratet skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at deres leverandører følger lover og regler. Føringen

er spesielt relevant for utbyggeren Bane NOR. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging av inngåtte kontrakter med Bane NOR og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet, jf. rundskriv H-8/17.

5.14 Fellesføring om inkluderingsdugnad

Etaten skal forsterke arbeidet for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad samt gjennomføre konkrete tiltak som bidrar til å føre etaten nærmere målet.

Jernbanedirektoratet skal forsterke arbeidet for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målet om 5 pst. og gjennomføre nødvendige tiltak for å flytte seg nærmere målet. Har Jernbanedirektoratet foretatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2020, skal det meldes i årsrapporten antall med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nytilsetninger i faste og midlertidige stillinger totalt. Jernbanedirektoratet skal rapportere i tråd med veiledningen som er publisert høsten 2019. (<https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten>)

Det vises til rundskriv nr. H-6/19 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet med utdypende forklaringer på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan resultatene skal framstilles i årsrapporten

6. Budsjettdeling og fullmakter

Stortinget vedtok statsbudsjettet for 2020 den 11. desember 2019, jf. Prop. 1 S (2019–2020), og Innst.13 S (2019–2020). Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i proposisjonen og innstillingen, som utdypet i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. Det vises for øvrig til kravene i punkt 5 i dette brevet angående direktoratets budsjett- og økonomistyring.

6.1 Bevilgninger

For Jernbanedirektoratet ble disse bevilgningene vedtatt på kap. 1352, 1330, 4330 og 4352:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	57 200 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600 000

1352	Jernbanedirektoratet	
01	Driftsutgifter	365 600 000
21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	248 700 000
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 024 200 000
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 677 500 000
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 602 900 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	11 569 700 000
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4330		Særskilte transporttiltak	
	01	Gebyrer	14 600 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	01	Diverse inntekter	3 800 000

6.2 Øvrige budsjettmessige forutsetninger og oppdrag

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet har oversikt over forbruket på postene 71, 72 og 73, jf. stikkordene «kan overføres» og «kan nyttes under» og følger de grunnleggende prinsippene for statsbudsjettet i bevilgningsreglementet § 3. Alle disposisjoner av utgifts- og inntektstilbevilgninger skal være basert på realistiske anslag, og alle forhold som påvirker utgifter og inntekter må vurderes. Midlene til Bane NOR skal utbetales i takt med forventede utgifter, hensyntatt foretakets likviditetssituasjon, jf. Prop. 1 S (2019–2020) og Bestemmelser om økonomistyring i staten, kap. 6.

Reiseplanlegger og elektronisk billettering, samt kjøp av tjenester fra Entur AS

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standardene for å kunngjøre rutedata og annen reiseinformasjon, og for elektronisk billettering. I tillegg har direktoratet ansvaret for statens kjøp av tjenester fra Entur AS. Gjennom å ivareta disse oppgavene skal Jernbanedirektoratet bidra til at det er enkelt å reise kollektivt, og at statens initiativer på området ivaretas helhetlig og effektivt.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal ha god dialog og være samordnet på områder der det er overlapp mellom ansvarsområder, slik at begge etater har tilgang til relevant informasjon og den samlede kompetansen på de aktuelle områdene utnyttes effektivt.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til innhenting av rutedata, drift av nasjonal reiseplanlegger og leveranse av sentrale tjenester innen elektronisk billettering. Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2019–2020), kap. 1330, post 76, for omtale av hvilke tiltak som skal finansieres. Jernbanedirektoratets utgifter til direktoratsoppgavene knyttet til dette skal dekkes av bevilgningen på kap. 1352, post 01.

Entur AS har ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. Tjenestene skal finansieres ved gebyr, jf. omtale under kap. 4330, post 01, i Prop. 1 S (2019–2020). Jernbanedirektoratet skal i 2020 kreve inn gebyret, og gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til leveranse av disse tjenestene, jf. omtale under kap. 1330, post 77 i Prop. 1 S (2019–2020).

Jernbanedirektoratet må påse at kjøpet av tjenester fra Entur ikke innebærer en overkompensasjon til selskapet i strid med reglene om statsstøtte.

6.3 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2019–2020) og Innst. 13 S (2019–2020) vedtok Stortinget bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1352 post 01	kap. 4352 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.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
Delelektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen	2 192 mill. kroner
IC Dovrebanen: Kleverud–Sørli	8 592 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
Follobanen, Oslo–Ski	30 907 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:
 - a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
------	------	------------	---	--

1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 600 mill. kroner	2 000 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

X

Fullmakt til å inngå kontrakter om kjøp av persontransport med tog

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan inngå kontrakter om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2020–2031 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog for:

1. Bergensbanen, Ofotbanen og opsjoner på Nordlandsbanen innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 3 016 mill. kroner målt i prisnivået for 2020.
2. tasktsamarbeid med fylkeskommunal kollektivtrafikk innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 75 mill. kroner.

Andre fullmakter

XII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 204 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 962 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIII

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan opprette kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne i statsregnskapet uten bevilgning.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbanedirektoratet.

6.4 Fullmakt etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 13. januar 2017 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet delegere videre til underliggende etater. For Jernbanedirektoratet er én fullmakt relevant:

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2020. 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. 1352, post 01 Driftsutgifter, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Jernbanedirektoratet nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den fremtidige 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 2020 må Jernbanedirektoratet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

I rundskriv R-110 er det også flere andre fullmakter som Samferdselsdepartementet kan delegere til underliggende virksomheter. Dersom Jernbanedirektoratet har behov for én/flere av disse fullmaktene, må direktoratet ta dette opp med departementet.

6.5 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets behandling av Prop. 1 S (2019–2020), der flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen blant annet har lagt vekt på følgende, jf. Innst. 13 S (2019–2020), side 45:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er fornøyd med at mange av investeringstiltakene på Ofofbanen i Nasjonal transportplan 2014-2023 er gjennomført, og at kapasiteten på banen har økt betydelig som følge av dette. Flertallet er også tilfreds med at Jernbanedirektoratet har igangsatt konsekvensutredning av dobbeltspor på norsk side, og at det nå foregår samordning med det svenske Trafikverket på svensk side, noe som legger grunnlag for god fremdrift og beslutningsgrunnlag for dobbeltspor på Ofofbanen. Flertallet er opptatt av å sikre at nødvendig kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen igangsettes før kapasiteten når taket».

«Komiteen vil fremheve viktigheten av godstransport på Raumabanen sammen med satsing på turisttog for å styrke driftsgrunnlaget på banen. Raumabanen bør også vurderes som en aktuell pilot for utprøving av hydrogen som drivstoff.»

Vi ber om at Jernbanedirektoratet følger opp disse merknadene på egnet måte.

7. Rapportering

I instruks for økonomistyring for Jernbanedirektoratet er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret. Direktoratet skal redegjøre for status i oppfølgingen av hovedmålene gjennom året i tertial- og årsrapportene. Krav til rapportering i disse rapportene går frem av vedlagte oversikt.

7.1 Årsrapport med årsregnskap

Jernbanedirektoratet skal sende årsrapport til Samferdselsdepartementet innen 15. mars 2021. Det presiseres at årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides i samsvar med kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4. Det vises også til Finansdepartementets rundskriv R-115 av 24. november 2016 om utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap, samt maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring.

Årsrapporten for 2020 skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Jernbanedirektoratets oppnådde resultater og de mest sentrale gjennomførte aktiviteter. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene direktoratet har hatt til rådighet har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene og om føringene i dette brevet og øvrige styringsdokumenter.

Årsrapporten skal publiseres senest 1. mai 2020, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten. Etaten skal ikke publisere årsrapporten før den har vært behandlet i styringsdialogen.

7.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 12. juni 2020 og 13. oktober 2020 skal Jernbanedirektoratet sende tertialrapport til departementet.

Rapportene skal inneholde:

- vesentlige avvik på forventet resultatutvikling og kort status for hvert hovedmål og delmål
- en overordnet omtale av risikovurderinger i tertialrapporten og eget vedlegg som viser risikoområder og risikoreducerende tiltak i tråd med vedlagte mal
- akkumulert forbruk pr. tertial og prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret
- bruk av fullmaktene gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2019–2020) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret

- en overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet.

Øvrige rapporteringskrav for 1. og 2. andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt. Risikovurderingen i 2. tertialrapport bør vektlegge status for risikoreduserende tiltak og risikoområder av betydning for neste års tildelingsbrev

7.3 Plan for etatsstyringsmøtene

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging.

Samferdselsdepartementet legger opp til at det avholdes tre ordinære etatsstyringsmøter med Jernbanedirektoratet i 2020. I tillegg skal det avholdes et etatsstyringsmøte om årsrapporten for 2020 i mars/april, samt et kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap i juni.

Tentativ kalender for etatsstyringsmøter mv. i 2020:

Aktivitet	Dato
Etatsstyringsmøte 1/2020 – med statsråden	22. januar
Årsrapport 2019 til departementet	15. mars
Etatsstyringsmøte 2/2020 – om årsrapporten 2019	mars/april
Tertialrapport 1/2020 til departementet	13. juni
Etatsstyringsmøte 3/2020	ultimo juni
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap	ultimo juni
Tertialrapport 2/2020 til departementet	13. oktober
Etatsstyringsmøte 4/2020	oktober/november
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	Medio desember

8. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1352 og 4352, samt kap. 1330, postene 76 og 77 og kap. 4330, til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2020. Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2019–2020) og Innst. 13 S (2019–2020), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2020, i dette tildelingsbrevet, i ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Cecilie Taule Fjordbakk
avdelingsdirektør

Kopi: Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-2

6. april 2020

Supplerende tildelingsbrev nr.1 for 2020 - Stortingets behandling av Prop. 67 S (2019-2020) og Innst. 216 S (2019-2020)

Ved behandlingen av Prop. 67 S (2019-2020) og Innst. 216 S (2019-2020) 31. mars 2020 vedtok Stortinget bl.a. å øke bevilgningen på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester–drift og vedlikehold, med 200 mill. kroner, jf. tabell.

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i> <i>Øker med 200 000 000 kroner fra 8 677 500 000 kroner til</i>	8 877 500 000

Den økte bevilgningen skal nyttes til økt vedlikehold av jernbanenettet. Midlene skal i størst mulig grad rettes inn mot vedlikeholdstiltak som ikke medfører økte bindinger ut over budsjettåret 2020.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet innen utgangen av torsdag 16. april 2020 komme tilbake med en oversikt over tiltak midlene vil bli benyttet til, herunder hvilke strekninger som blir prioritert.

Videre fattet Stortinget et anmodningsvedtak (vedtak 463) der Stortinget ba regjeringen "sørge for at offentlige anbud innen vei, jernbane og farled utformes slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene, forutsatt at dette ikke medfører økte kostnader ved prosjektene, blant annet når det gjelder størrelse på kontraktene. Det må

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Herman Westrum
Thorsen
22 24 81 86

stilles krav til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der dette er relevant for oppdraget, samt krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger og egne ansatte på byggeplassen."

Samferdselsdepartementet vil presisere at oppfølgingen av dette vedtaket må skje på en måte som ikke er strid med bestemmelsene i anskaffelsesregelverket.

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i innstillingen departementets merknader i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. For øvrig vises det til kravene og føringer omtalt i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet.

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningsøkningen på kap. 1352, post 71 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2020.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-3

14. april 2020

Supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2020 - Stortingets behandling av prop 73 S (2019-2020) og innst 233 S (2019-2020)

Ved behandlingen av Prop. 73 S (2019-2020) og Innst. 233 S (2019-2020) 7. april 2020 vedtok Stortinget bl.a. å øke bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, med 550 mill. kroner til å inngå midlertidige tilleggsavtaler med togselskapene, jf. tabell. Samlet bevilgning til tiltaket på posten er 675 mill. kroner.

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	70	Kjøp av persontrafikk med tog, <i>kan overføres</i> <i>Øker med 550 000 000 kroner fra 4 024 200 000 kroner til</i>	4 574 200 000

Antall personer som reiser med tog har falt betydelig de siste ukene, som følge av helsefaglige råd om redusert reiseaktivitet. Billettinntektene til togselskapene har derfor falt tilsvarende. Kollektivtransport bidrar blant annet til at samfunnskritisk personell kan reise til og fra jobb. Regjeringen ønsker å opprettholde et grunnleggende tilbud av kollektivreiser med tog gjennom en periode med redusert reiseaktivitet som følge av virusutbruddet.

Jernbanedirektoratet bes som en følge av dette å inngå midlertidige tilleggsavtaler for å opprettholde et grunnleggende tilbud for arbeidsreiser der vilkårene for dette er oppfylt. For å hindre overkompensasjon skal avtalene avgrensnes mot andre kompenserende tiltak, og utbetalingene skal etterregnes mot inntekter og dokumenterte utgifter.

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Herman Westrum
Thorsen
22 24 81 86

Tilleggsavtalene er ikke en støtteordning, men kjøp av nærmere definerte offentlige tjenester. Jernbanedirektoratet må definere nærmere omfanget av de offentlige tjenestene ut fra de sterkt reduserte reisebehovene i den nåværende, ekstraordinære situasjonen. Direktoratet må da ta utgangspunkt i operatørens geografisk dekning, dekning gjennom dagen og driftsdøgnet lengde.

Regjeringen foreslår at Jernbanedirektoratet skal kunne inngå slike tilleggsavtaler for å opprettholde nærmere avtalte minimumstilbud, dvs. avtale om offentlige tjenester.

Rammebetingelsene for avtalene er:

- Beregningene av vederlag er i utgangspunktet basert på hva det koster å drifte et avtalt minimumstilbud. Avtalene innrettes videre slik at selskapene kun får dekket faktisk tap uten tillegg for profitt for det avtalte minimumstilbudet.
- Avtalene må utformes slik at det tas hensyn til evt. andre kompensasjonsordninger selskapene benytter seg av slik at selskapene ikke overkompenseres. Kontroll er viktig og utbetalinger justeres underveis.
- Avtalene kan inngås med virkning fra 12/3 for inntil en måneds varighet, med mulighet for forlengelse og utbetales for den perioden krisen varer. Jernbanedirektoratet vurderer hvordan dette best kan innrettes. Direktoratet informerer departementet når det er besluttet å forlenge en avtale.

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i innstillingen, departementets merknader i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. For øvrig vises det til kravene og føringer omtalt i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet.

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningsøkningen på kap. 1352, post 70 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2020.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-4

18. mai 2020

Supplerende tildelingsbrev nr 3/2020 - Samordnet bestilling av assistanse

Vi viser til *Handlingsplan for kollektivtransport fra 2018* handling 7.5: *Vurdere mer samordning av assistanseordninger for passasjerer*, der det framgår at Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal involvere Bane NOR, Avinor og andre berørte aktører for å vurdere mulighetene til å etablere en felles bestillingsordning med koordinering av assistanse i utpekte knutepunkter.

Vi viser videre til møter i *Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming av transportsystemet* hvor det har vært etterlyst en tjeneste for bestilling av assistanse. Det har vært forslag om at en slik tjeneste kan etableres som en del av reiseplanleggeren Entur AS.

Tjenesten som ønskes etablert skal være kontaktpunkt for å bestille assistanse gjennom hele reisen. Oppgaven med å koordinere de ulike assistanseordningene, flyttes fra den reisende til den nye tjenesten. Jernbanedirektoratet bes på denne bakgrunn utrede mulighetene for en felles ordning for bestilling av assistanse, i dialog med aktørene i Toggruppa for universell utforming samt Statens vegvesen og Avinor AS.

Entur AS vurderes som mest aktuell for tjenesten, men alternativer bør vurderes.

I vurderingen av relevante tiltak, skal det blant annet gis en vurdering av hvordan en felles ordning for bestilling av assistanse best kan organiseres, herunder om det er oppgaver, og ev. hvilke oppgaver, det kan være hensiktsmessig at den som utfører tjenestes får ansvar for å utvikle og/eller forvalte. De økonomiske og administrative konsekvensene av tiltakene skal vurderes.

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Pia Isaksætre
22 24 81 58

De aktuelle passasjerrettighetsforordningene som krever assistanseordning og regelverket som utgjør hjemmelen er:

- Forordning 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 25. februar 2016 nr. 193 om busspassasjerers rettigheter gitt med hjemmel i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 32 a.
- For jernbane er jernbanepassasjerrettighetsforordningen gjennomført i norsk rett ved forskrift 3. september 2010 nr. 1241 om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (jernbanepassasjerrettighetsforskriften) med hjemmel i jernbaneloven § 7 c.
- Det sentrale assistanseregulverket innenfor luftfart står i forordningene 261/2004 og 1107/2006. De nasjonale gjennomføringsforskriftene er:
<https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2013-07-16-919?from=NL/lov/1993-06-11-101/§10-42> og <https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2005-02-17-141?from=NL/lov/1993-06-11-101/§10-42>

Et første utkast bes oversendt innen 15.12.2020.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Pia Isaksætre
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Avinor AS
Bane NOR SF
Riksrevisjonen
Statens vegvesen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-5

26. juni 2020

Supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2020 – Stortingets behandling av Prop. 117 S (2019–2020), Prop. 127 S (2019–2020) og Innst. 360 S (2019–2020)

Det vises til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet for 2020, dette brevet supplerer tildelingsbrevet.

Ved Stortingets behandling av Prop. 117 S (2019–2020), Prop. 127 S (2019–2020) og Innst. 360 S (2019–2020) 19. juni 2020 vedtok Stortinget en rekke bevilgningsendringer under jernbaneformål:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter, reduseres med fra 365 600 000 kroner til 355 000 000 kroner	10 000 000
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, kan overføres, kan nyttes under post 72, reduseres med fra 248 700 000 kroner til 188 700 000 kroner	60 000 000
	70	Kjøp av persontrafikk med tog, <i>kan overføres</i> , øker med fra 4 574 200 000 kroner til 5 344 200 000 kroner	770 000 000
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73, reduseres med fra 1 602 900 000 kroner til 1 429 900 000 kroner	173 000 000
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74, økes med	826 000 000

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- og planavdelingen

Saksbehandler
Herman Westrum
Thorsen
22 24 81 86

Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen på posten er redusert med 10 mill. kroner som følge av et mindrebehov knyttet blant annet til redusert reisevirksomhet og aktivitetsnivå som følge av koronautbruddet.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Bevilgningen på posten er redusert med 60 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett 2020 knyttet til et mindrebehov som følge av overførte midler fra 2019 til 2020.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Bevilgningen på posten er økt med 770 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett 2020 . Til grunn for dette ligger en økning på 1 000 mill. kroner til å videreføre ordningen med tilleggsavtaler med togselskapene. Samtidig er det et redusert behov på 230 mill. kroner på posten knyttet til redusert usikkerhet til utbetalinger til togselskapene.

Samferdselsdepartementet vurderer at antall reisende fortsatt kan være for lavt til at togselskapene kan opprettholde et grunnleggende tilbud med ordinært vederlag. Gjeldende smitteverntiltak medfører også begrensninger i kapasiteten på avgangene. Det er fremdeles nødvendig å ta høyde for at det kan bli behov for tilleggsavtaler. Avtalene vil gjelde i en tidsbegrenset periode og avsluttes så snart grunntilbudet kan dekkes innenfor de ordinære trafikkavtalene. For å hindre overkompensasjon skal avtalene avgrensnes mot andre kompenserende tiltak, og utbetalingene skal etterregnes mot inntekter og dokumenterte utgifter

Oppdrag

Jernbanedirektoratet bes vurdere hvordan ordningen med tilleggsavtaler kan trappes ned og avvikles. Jernbanedirektoratet skal beskrive under hvilke forhold dette er mulig. Jernbanedirektoratet må vurdere under hvilke forhold en normal relasjon mellom Jernbanedirektoratet og togselskapene, bygget på gjeldende trafikkavtaler, kan gjenoprettes.

Virusutbruddet vil også kunne medføre langvarige endringer og begrensning i reisevaner, som kan ha betydning for hvordan tilbudet bør legges opp. Direktoratet skal også gi en overordnet vurdering av fremtidige konsekvenser.

Jernbanedirektoratets leveranse på oppdraget har frist 28. august 2020.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

Bevilgningen på posten er redusert med netto 173 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett 2020 knyttet til planlegging av Ringeriksbanen.

I bevilgningen på posten inngår 55 mill. kroner til videre planlegging av strekningen Kleverud – Sørli på Dovrebanen for å muliggjøre byggestart i 2021.

Videre inngår 50 mill. kroner til grunnverv i forbindelse med videre planlegging av E16/Ringeriksbanen.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Bevilgningen på posten er økt med 826 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett 2020 for å håndtere økte kostnader knyttet til investeringer på jernbanen.

I den økte bevilgningen inngår 645 mill. kroner for å dekke økte utgifter som følge av svekket kronekurs knyttet til Follobaneprosjektet. Det forutsettes at Jernbanedirektoratet i forbindelse med arbeidet med nysalderingen for 2020 foreslår redusert bevilgningsbehov på posten dersom utbetalinger i euro er blitt gjort til en sterkere kronekurs enn forutsatt i RNB 2020.

Avslutning

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i Prop. 117 S (2019–2020, Prop. 127 S 2019–2020) og Innst. 360 S (2019-2020), departementets merknader i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. For øvrig vises det til kravene og føringer omtalt i tildelingsbrevet for 2020 til Jernbanedirektoratet.

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningen på kap. 1352 i etterkant av Stortingets vedtak til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2020.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-6

22. juli 2020

Supplerende tildelingsbrev nr. 5 for 2020 – forvaltning av tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtruter

Det vises til tildeingsbrev for 2020 fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet. Dette brevet supplerer tildelingsbrevet.

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 127 S (2019–2020) hvor det bl.a. står:

Regjeringen foreslår å opprette en tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtruter. Ordningen skal avhjelpe inntektsreduksjon som følge av smitteverntiltak. Regjeringen vil utarbeide nærmere retningslinjer for tildeling av midlene.

Stortinget behandlet saken 19. juni 2020 og bevilget 100 mill. kr til formålet på kapittel 1330 post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak, og hadde ingen merknader i komiteinnstillingen (Innst. 360 S (2019–2020)).

Samferdselsdepartementet har på denne bakgrunn fastatt en forskrift for tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtruter.

Samferdselsdepartementet ber med dette Jernbanedirektoratet forvalte tilskuddsordningen i tråd med *Forskrift om midlertidig tilskudd til operatører av kommersielle buss- og passasjerbåtruter som har tapt omsetning som følge av utbruddet av covid-19* (se <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2020-07-20-1577>).

I tillegg til forskriften vil følgende vedlagte dokumenter være nyttige i forvaltningen av ordningen:

- Høringsbrev datert 30.6.2020

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Ole Rasmus Owe
22 24 82 62

- Notifikasjon til ESA: Notification of aid to long-distance bus and passenger boat services experiencing a loss in turnover due to the COVID-19 outbreak, pursuant to the EEA Agreement article 61 (2) b – exceptional occurrences – COVID-19

Vi viser til forskriftens § 6 hvor det står at søknad om tilskudd sendes [...] på det formatet departementet bestemmer. Departementet delegerer herved denne retten til Jernbanedirektoratet, som heretter bestemmer hvilket format søknaden skal sendes på.

Vi gjør oppmerksom på at første søknadsfrist er mandag 17. august, som er fire uker etter at forskriften ble kunngjort. Dette innebærer at formatet søknaden skal sendes på, må være klart og bekjentgjort i god tid før det.

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningen på kap. 1330, post 71 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2020. Bevilgningen skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i dette tildelingsbrevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. Vi viser også til *Bestemmelser om økonomistyring i staten kapittel 6 – Utforming og forvaltning av tilskuddsordninger*.

Retting av feil i supplerende tildelingsbrev nr. 4

I supplerende tildelingsbrev nr. 4 fikk Jernbanedirektoratet til disposisjon endret bevilgning under kap. 1352 Jernbanedirektoratet som følge av Stortingets behandling av Prop. 117 S (2019–2020), Prop. 127 S (2019–2020) og Innst.360 S (2019–2020) 19. juni 2020. Bevilgningen under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter ble redusert med 10 mill. kroner fra 365,6 mill. kroner til 355,6 mill. kroner. I oversiktstabellen i supplerende tildelingsbrev nr. 4 står det imidlertid at bevilgningen på posten er redusert til "355 000 000 kroner". Jernbanedirektoratet disponerer 355 600 000 kroner på posten i tråd med Stortingets vedtak.

Med hilsen

Herman Westrum Thorsen (e.f.)
fung. avdelingsdirektør

Ole Rasmus Owe
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Notification of aid to long-distance bus and passenger boat services experiencing a loss in turnover due to the COVID-19 outbreak, pursuant to the EEA Agreement article 61 (2) b – exceptional occurrences – COVID-19

1 Introduction

- (1) In accordance with Article 1(3) of Part I of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement ("SCA"), the Norwegian authorities hereby notify the EFTA Surveillance Authority (the Authority) of its intention to grant state aid in support of commercial long-distance bus and passenger boat services.

2 Description of the measure(s)

2.1 Objective

- (2) The objective of the scheme is to compensate for damages caused by the COVID-19 outbreak and the Norwegian authorities infection control measures, in order to ensure the continuity of commercial long-distance bus and passenger boat services. Several of these services constitute the only public transport on the specified routes.

2.2 Impact of COVID-19 on the sector of commercial scheduled long-distance bus and boat services in Norway

- (3) The sector of long-distance bus services experienced a significant fall in demand for services after the outbreak of COVID-19, due to the Norwegian authorities' advice to limit social contact and travel activities, and the requirements to keep distance between passengers on public transport.¹ This was and is consistent with all other reports from the public transport sector, which should apply also to the passenger boat services. The authorities' advice regarding health infection measures in public transport has been up until now that only up to 50 percent of capacity should be used in order to accommodate for sufficient distance between passengers. Furthermore, there should be routines to ensure cleanliness. Passengers are advised to consider whether it is necessary to travel, and if it possible to travel by other means of transport than public transport.² Although some prohibitions and recommendations that suspended activities are now being lifted, some are still in force and will continue to cause negative effects in the public transport sector. The authorities has introduced a "traffic light" system in public transport (as of 2 July), which different measures at the green, yellow and red levels, respectively. All of Norway is now on "yellow". The actual changes from previous levels are that the maximum capacity is no longer strictly limited to 50 %, and there may be less than one meter between passengers on shorter jounies (less than one hour, as of 7 July). However, operators shall make it easy for passengers to sit and stand scattered, and avoid face-to-face contact. They shall aim for a one meter distance between passengers and not use the entire capacity of the vehicle/car/boat. As more of the capacity may be used, the economic damage/loss may be less.

¹ Letter from NHO Transport to the Ministry of Communications 15 May 2020.

² <https://helsenorge.no/koronavirus/reise> (as of 6 July 2020)

However, travellers are still advised to consider whether the journey is necessary. This will still have an impact on the demand for public transport.

- (4) Long-distance bus services in Norway do not receive compensation from public authorities and are therefore entirely dependent on revenues from ticket sales. Long-distance passenger boat services that are equally operated on a commercial basis should be entitled to the same support mechanisms as commercial bus services. These commercial services are run solely by business interests, and not by public funding of any kind.
- (5) With the drop in income due to the public health infection measures in connection with the outbreak of COVID-19, the operators of these services risk reduction in turnover. This can lead to reduction of scheduled departures or discontinuation of important public transport services.
- (6) There is still uncertainty regarding the full impact of the COVID-19 outbreak on people's travel patterns, and how long the authorities' health infection measures and advise regarding limitation on travel will be in place.
- (7) The aid scheme is intended to cover part of the loss in turnover of the eligible operators due to the COVID-19 outbreak.

2.3 Type of measure

- (8) Under the notified scheme, eligible undertakings may apply for coverage of 80 percent for June and July, and 60 percent for August 2020, of net loss in transport operations on a given transport route, when the loss is a direct consequence of the authorities' infection control measures, adjusted for the growth rate from January/February 2019 to January/February 2020. The aid takes the form of a direct grant. Calculated grants less than 5000 NOK per transport route per month will not be covered.

2.4 Aid granting authority and national legal basis

- (9) The scheme is implemented in accordance with the Parliament's budget resolution No 739 of 19 June 2020 and will be further specified in a temporary regulation from the Norwegian Ministry of Transport, which is currently on a public hearing. Please find the draft regulation enclosed to this notification.
- (10) The Norwegian Ministry of Transport is the responsible authority for the compensation scheme. Applications for grants under the scheme will be handled by the Norwegian Railway Directorate.

2.5 Beneficiaries

- (11) The beneficiaries of the scheme are all operators of year-round scheduled bus or passenger boat services with a licence in accordance with § 6 or § 7 of the Act of Occupational Transport for services with a minimum scheduled distance of 80 kilometres one way that do not receive public grants for the operation of the service in question, cf. § 2 of the draft regulation. For boat services the distance shall be calculated on the basis of the actual sailing route, not the km of the relevant distance by road.
- (12) The Norwegian authorities confirm that the scheme is designed in an open and non-discriminatory manner and that the beneficiaries are all operators of commercial bus

or passenger boat services that fall under the criteria described in section (11) above that have suffered direct damage resulting from the COVID-19 outbreak.

- (13) Local authorities (the County Councils) are responsible for grants to local public transport. Long-distance services are normally wholly commercial and not financed by local authorities. The aid scheme is designed to cover the losses of operators of long-distance bus and passenger boat services that do not receive compensation from local or other public authorities for public services obligations. Furthermore, long-distance services do not receive compensation from other levels of public authorities. Therefore, it is necessary to have a separate scheme to secure the operators of commercial long-distance services, and to ensure the continuation of these vital services, as there is normally no alternative for travelling by public transport on the routes in question.

2.6 Eligible costs, aid intensity and support mechanism

2.6.1 Eligible costs

- (14) The eligible costs of the scheme is net loss in transportation operations on specific bus or boat routes during the compensation period as a direct consequence of the authorities' infection control measures due to the outbreak of COVID-19. The compensation is calculated for each bus/boat transportation route. The operator's loss not connected to the transportation operation itself, such as loss in the stock market, catering or sales of goods not necessary for the transport operation, will not be covered. When calculating the net loss, both the lost income and the saved costs should be related to transport operations. Net losses are defined as loss in turnover minus avoided costs. The compensation for each bus or boat route will be limited to 80 % for June and July, and 60 % for August 2020, of the eligible costs. Aid amounts of less than 5 000 NOK for each bus and boat route will not be paid out.
- (15) Compensation will only be granted to operators when the net loss for a specified route is more than 15 percent compared to the same calendar month in 2019.
- (16) Net loss is loss in turnover on the service for which compensation is granted, with reductions for avoided costs. The avoided costs will be a comparison between cost in a given calendar month in 2019 and the equivalent month in 2020. The largest contributors to avoided costs, will probably be salaries if the employees (such as drivers and cleaners) are on temporary leave because of the COVID-19 outbreak on the route(s) in question for the month of June, July and August respectively. Cost savings related to drivers and cleaners that are temporarily laid off due to other reasons than the COVID-19 outbreak are not deducted. Other examples are fuel, road toll and ferry tickets. The operator has a duty to reduce costs as much as possible and shall in the application declare that he/she has done so. The Norwegian authorities confirm that aid is excluded for any applicant that is responsible for the damage suffered and/or did not conduct their activities with due diligence or in compliance with applicable legislation, or did not take any measure to mitigate its damages.
- (17) The reference period in order to calculate the damage/loss for a calendar month in 2020 is the corresponding calendar month in 2019. The demand for these long-distance services varies throughout the year and is normally higher during the summer

season. It is therefore appropriate to use the corresponding calendar month in 2019 as a reference period.

- (18) For businesses that are reorganized / newly established, and for start-up routes where there are no adequate accounts for 2019, the calculation is made based on a comparison with February 2020. For routes with seasonal fluctuations, the calculation may also be based on comparable routes.
- (19) No grant will be paid for new routes where a route license has been applied for after 12 March 2020.
- (20) The Norwegian authorities consider that the method of calculation of the damage allows for compensating only the loss due to damage linked to COVID-19 and that it excludes any overcompensation. The operator must declare, in the application form, that he/she does not receive compensation for the same losses from other sources.

2.6.2 Assessment of damage

- (21) The eligible operators must apply for grants according to procedures laid down by the Ministry of Transport. The decline in turnover will be calculated by comparing the actual revenue of the transportation operation on specific bus and passenger boat routes during the period for which compensation is sought, to the turnover of a reference period. The reference period, in order to calculate the damage/loss for each calendar month of the compensation period in 2020, is the corresponding calendar month in 2019, adjusted for the growth rate from January/February 2019 to January/February 2020. The demand for these long-distance services varies throughout the year and is normally higher during the summer season. The Norwegian authorities therefore consider it appropriate to use the corresponding calendar month in 2019 as a reference period. Application for grants under the scheme must be submitted after the expiry of the relevant calendar month, but no more than 4 weeks after the last day of that month. For June, applications must be submitted 4 weeks after the regulation is published. Applications for compensation for loss in turnover suffered in July 2020 shall, as an example, be submitted after 31 July, and before 29 August. The application shall be submitted in a form as decided by the Ministry of Transport.
- (22) The application shall include accounts that show the turnover for the relevant service in the calendar month for which the compensation is granted, as well as accounts that show the turnover for the same service in the same calendar month of 2019. The content of the application must be confirmed by an auditor or by a certified accountant.
- (23) As the compensation is only granted in back payments, the succeeding follow ups will be based on random checks of audited financial statements, especially in regards to any other types of state aid covering the same eligible costs due to COVID-19. Operators who receive grant in the scheme for long-distance bus and passenger boat services cannot receive aid from the large grant scheme for the same time period. The beneficiaries are obligated to declare this.

2.6.3 Form of the compensation

- (24) Compensation is awarded in the form of direct grants.

2.6.4 Reimbursement method

- (25) After the approval of the scheme by ESA, the beneficiaries may submit applications and substantiating documentation for the damage in accordance with the procedure described in paragraph (22).

2.7 Budget, duration, aid intensity and cumulation

- (26) The affected companies will be compensated to a maximum of 80 percent for June and July, and 60 percent for August 2020, adjusted for the growth rate from January/February 2019 to January/February 2020, of the eligible costs. The compensation will in any event never be higher than the absolute ceiling for 2b, which is 100% of net.
- (27) The total budget of the scheme is 100 MNOK, as granted in accordance with the Parliament's budget resolution No 739 of 19 June 2020.
- (28) The scheme enters into force as soon as possible, subject to ESAs approval, and expires on 31 December 2020. Applicants can apply for grants covering the period June, July and August 2020. If the applications for one month exceed the funds available, the grants will be reduced accordingly.
- (29) The aid cannot be cumulated with other types of state aid covering the same eligible costs.
- (30) The Norwegian authorities confirm that the payment made to beneficiaries shall be net of any amount recovered by insurance, litigation, arbitration or other source for the same damage. If the aid is paid out before the insurance, the authorities will recover the insurance amount from the beneficiary.

2.8 Commitments

- (31) The Norwegian authorities commit to ensure that beneficiaries repay any overcompensation, should the ex post assessment show that the total aid received by an individual beneficiary to compensate the damage caused by the COVID-19 outbreak exceeds the total amount of the damage suffered by the beneficiary.
- (32) The Norwegian authorities commit to provide a report no later than 1 year after the date of the Authority's decision, specifying the amount of compensation and recoverable advances granted.

3 Presence of state aid

- (33) Article 61(1) of the EEA Agreement reads as follows:

“[...] any aid granted by EC Member States, EFTA States or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Contracting Parties, be incompatible with the functioning of this Agreement.”

- (34) The qualification of a measure as aid within the meaning of this provision requires the following cumulative conditions to be met: (i) the measure must be granted by the state

or through State resources; (ii) it must confer an advantage on an undertaking; (iii) favour certain undertakings (selectivity); and (iv) threaten to distort competition and affect trade.

3.1 Presence of state resources

- (35) The measure is financed through the State Budget and granted by public authorities. Hence, the aid is granted by the State and/or through state resources.

3.2 Confer an advantage on an undertaking

- (36) The measure compensates the beneficiaries for loss in turnover as a result of the authorities' infection control measures. Hence, the measure confers on the aid recipient an advantage that relieves it of charges that are normally borne from its budget.

3.3 Selectivity

- (37) The measure targets companies active in commercial, scheduled, long-distance bus and passenger boat services which have suffered more than 15 percent decline in turnover due to the COVID-19 outbreak. Hence, it is selective in that it favours "certain undertakings or the production of certain goods".

3.4 Effect on trade and distortion of competition

- (38) The beneficiaries are active in the land and sea transport sectors, which are subject to intra-EEA competition and trade. Hence, the measure is liable to distort competition and to affect trade between the Contracting Parties to the EEA Agreement.

3.5 Conclusion

- (39) *All the conditions in Article 61 (1) are met. Therefore, the Norwegian authorities consider that the measure constitutes state aid.*

4 Procedural requirements

- (40) Pursuant to Article 1(3) of Part I of Protocol 3 to the Agreement between the EFTA States on the Establishment of a Surveillance Authority and a Court of Justice ("Protocol 3"): *"The EFTA Surveillance Authority shall be informed, in sufficient time to enable it to submit its comments, of any plans to grant or alter aid. The State concerned shall not put its proposed measures into effect until the procedure has resulted in a final decision."*
- (41) The Norwegian authorities have submitted a notification of the aid measure and have not yet let the scheme enter into force. The Norwegian authorities have therefore complied with the obligations under Article 1(3) of Part I of Protocol 3.

5 Compatibility of the aid measure

5.1 Introduction

- (42) ESA shall declare state aid compatible with the functioning of the EEA Agreement under its Article 61(2)(b) provided that certain compatibility conditions are fulfilled. That provision reads as follows: *"The following shall be compatible with the functioning of this Agreement: aid to make good the damage caused by natural disasters or*

exceptional occurrences". The Norwegian authorities take the position that the notified measure falls within that category.

- (43) The Norwegian authorities understand that ESA does not have any discretion in assessing the compatibility of the aid that falls within this category and meets the terms of Article 61(2)(b) of the EEA Agreement.
- (44) Neither the EEA Agreement, nor any EEA relevant legislation contains a precise definition of "exceptional occurrence".³ At the outset it is worth noting that Article 61(2)(b) is an exception to the general principle as stated in Article 61(1), and that the exception must be interpreted narrowly.⁴
- (45) The characterization of an event as being an exceptional occurrence is made by ESA on a case-by-case basis. In this regard, the following indicators relating to the event concerned must be cumulatively met: (i) unforeseeable or difficult to foresee;⁵ (ii) significant scale/economic impact,⁶ and (iii) extraordinary.⁷
- (46) Norwegian authorities understand that only damage caused by an exceptional occurrence may be compensated for under that provision. There must be a direct link between the damage caused by the exceptional occurrence and the state aid. Moreover, the assessment of the damage suffered must be as precise as possible.

5.2 COVID - 19 as an exceptional occurrence

- (47) The Norwegian authorities take note of the fact that on 9 March 2020, European Commission President von der Leyen made a statement that companies hurt by the COVID-19 outbreak would in principle be eligible for state aid on the basis of Article 61(2)(b). Moreover, on 11 March 2020, the COVID-19 outbreak was classified as a

³ See also See Commission Decision in case SA.56685 C(2020) 1698 final (Denmark) Compensation scheme for cancellation of events related to COVID-19, paragraph 24.

⁴ See Commission Decision in case [SA.32523, C\(2012\) 4218 final](#) (Cyprus) Compensation scheme for air carriers registered in Cyprus for additional costs linked to the impossibility to overfly the Turkish airspace, at paragraph 50. See Commission Decision in case SA.56685 C(2020) 1698 final (Denmark) Compensation scheme for cancellation of events related to COVID-19, paragraph 24.

⁵ Commission Decision in case SA.32163 [C\(2011\) 5495 final](#) (Slovenia) Rectification of consequences of the damage caused to air carriers and airports by earthquake activity in Iceland and the resulting volcano ash in April 2010, paragraph 31.

⁶ Elements taken into account by the Commission to consider that the occurrence reached a significant scale: negative consequences cannot be contained (Commission Decision of 4 October 2000 on case NN 62/2000, Régime temporaire d'aides aux entreprises victimes des intempéries et de la marée noire – France), or because of the number of dead or injured people (Commission Decision of 11 April 2012 on case SA.33487, Agricultural and fisheries aid to compensate for damage due to exceptional occurrence (red mud "Aluminium accident"), Hungary, paragraph 35; Commission Decision of 2 May 2002 on case N241/2002, Régime en faveur des entreprises victimes de la catastrophe industrielle de Toulouse, France, paragraph 19), the immense ecological and economic damage (Commission Decision of 11 April 2012 on case SA.33487, paragraph 36), the amount of material damage despite the local character of the industrial accident (Commission Decision of 2 May 2002 on case N 241/2002, paragraph 19).

⁷ In its Decision of 19 May 2004 in case C-59/2001 (OJ L 62, 2007, p. 14), the Commission considered that the (alleged) fall in sales of poultry meat in a Member State not directly affected by the dioxin contamination, did not constitute in itself an exceptional occurrence. It was yet an unforeseeable event, but formed part of the normal commercial risks to which an undertaking is exposed.

pandemic by the World Health Organisation.⁸ On 12 March 2020, the Commission adopted a decision concluding that the Covid-19 outbreak qualifies as an exceptional occurrence for the purpose of Article 107(2)(b)⁹ of the Treaty on the Functioning of the European Union, as it is an extraordinary, unforeseeable event having a significant economic impact.¹⁰ The Norwegian authorities have also recognised that the COVID-19 outbreak is an exceptional occurrence.¹¹ As a result, the Norwegian authorities consider that exceptional interventions by the Contracting Parties are justified to compensate for the damages linked to the outbreak.

- (48) On 26 February 2020, the first incident of COVID-19 was reported in Norway. On 19 March 2020, 1552 persons were confirmed infected by the virus. At the time of this notification, 8930 persons in Norway have been confirmed infected by the virus.¹²
- (49) In Norway, as in most other countries, the outbreak of COVID-19 led to a general fall in economic activities, and a sharp fall in demand for goods and services in many sectors. The result is that turnover has dropped, businesses have closed or limited their activities and staff has been temporarily dismissed.
- (50) In the public transport sector demand dropped by up to 80–90 percent following the outbreak of COVID-19.
- (51) Several long-distance services were discontinued after the outbreak of COVID-19, buses were parked and drivers were temporarily dismissed. The fall in demand was consistent for the public transport sector in general, which should extend to passenger boats. Some services continued their operations with a reduced number of departures. The industry has signaled that the prospect of having some of the loss in turnover covered by this aid scheme will allow them to take up and continue services on a more normal level during the summer season, with the aim of returning to the state of fully commercial operation when the demand is back to normal. If the services are discontinued there is a fear that passengers will find other ways to travel, and that it will take a long time to build up the service level to pre-COVID-19 levels.
- (52) The requirement to keep distance between passengers on public transport continues to affect the turnover in the sector even after demand, to some extent, has increased again. It is uncertain when demand and turnover will be back to normal levels. Public service obligation in local transport is financed by local authorities (the county councils). The market of long-distance bus services is fully commercial and does not receive compensation for public service obligations. The same applies to long-distance passenger boat services.

⁸ <https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19--11-march-2020>

⁹ Which corresponds to the EEA Agreement article 61 (2) (b).

¹⁰ Commission Decision in SA.56685, Compensation scheme for cancellation of events related to COVID-19, paragraphs 26 - 30.

¹¹ GBER preamble 69. See also Commission Decision in case SA.48678, [C\(2018\)1291 final](#) (Czech Republic) Framework program for risk and crisis management in agriculture, at paragraph 22.

¹² <https://www.fhi.no/sv/smittsomme-sykdommer/corona/dags-og-ukerapporter/dags-og-ukerapporter-om-koronavirus/>

(53) In order to stop the spread of COVID-19, and to contribute to the maintenance of necessary health care and care services, the Norwegian authorities decided to close the following public arenas with effect from 12 March 2020:

- Kindergartens
- Primary schools
- Lower secondary schools
- Upper secondary schools
- Universities and colleges
- Other educational institutions.
- Cultural events
- Sports events and organised sports activities, both indoors and outdoors
- All establishments in the hospitality industry, except for eating places where food is distributed, i.e. canteens and eating places that can ensure visitors to keep at least 1 metre distance from each other. Buffets are not allowed. The hospitality industry includes restaurants, bars, pubs and nightclubs.
- Gyms
- Companies that provide hairdressing services, skin care, massage and body care, tattooing, piercing, etc.
- Swimming pools, water parks, etc.

Most of these arenas have been gradually re-opened, but health infection measures still apply.

(54) The Norwegian Directorate of Health published national guidelines on health infection measures in public transport on 5 May 2020. According to the guidelines the basic health infection measures are; 1) sick persons must stay at home, 2) Good hand and cough hygiene and strengthened cleaning, and 3) contact-reducing measures. Operators of public transport, including operators of long-distance bus and passenger boat services, must consider their cleaning routines, and implement contact-reducing measures.

(55) As regards contact-reducing measures, the Norwegian Directorate of Health and the Norwegian Institute of Public Health recommend a minimum of 1 meter distance between persons. It follows from the guidelines on public transport that it should be accommodated for distance between passengers and between passengers and drivers. As a main rule it was the assessment of the Norwegian Institute of Public Health that sufficiently distance between passengers may be safeguarded by using only half of the passenger capacity in the means of transport, cf. Chapter 3 of the Guidelines.

(56) It also follows from the Guidelines that passengers should consider if travel is necessary. This may lead to less demand for the service than without to COVID-19 outbreak and this advice of the Health authorities to the passengers. Norway confirms that, while some prohibitions and recommendations suspending activities to avoid further transmission of the virus are now being lifted, some are still in force and will continue to cause negative effects in the public transport sector. The authorities has introduced a "traffic light" system in public transport (as of 2 July), with different measures at the green, yellow and red levels, respectively. All of Norway is now on "yellow". The actual changes from previous levels are that the maximum capacity is no

longer strictly limited to 50 %, and there may be less than one meter between passengers on shorter journeys (less than one hour, as of 7 July). However, operators shall make it easy for passengers to sit and stand scattered, and avoid face-to-face contact. They shall aim for a one meter distance between passengers and not use the entire capacity of the vehicle/car/boat. As more of the capacity may be used, the economic damage/loss may be less. However, travellers are still advised to consider whether the journey is necessary. This will still have an impact on the demand for public transport. The duration of the compensation period until 31 August 2020 and the entirety of the notified compensation period of the measure is considered directly linked to the COVID-19 outbreak.

- (57) The contact-reducing measures have direct effects on the operators' income as it is only possible for the operator to achieve a maximum of 50 percent of the ticket revenues with the use of the same transport material compared to the situation without the health infection measures.
- (58) The Norwegian authorities understand that only damage caused by the exceptional occurrences (COVID-19) may be compensated for under Article 61(2)(b). In the case at hand, there is a direct link between the damage caused by the exceptional occurrence and the state aid. The Norwegian authorities will in the following provide the Authority with our assessment of the damage suffered as precise as possible.¹³
- (59) Operators of long-distance bus or passenger boat services with a scheduled distance of more than 80 kilometers one way that have had a reduction in turnover of more than 15 percent compared to the same calendar month in 2019 are eligible to aid under the scheme. The aid will cover 80 percent for June and July, and 60 percent for August 2020, of loss in turnover on the service in question with a reduction for avoided costs. Net losses of less than 5000 NOK per transport route per month will not be covered.
- (60) Only loss in turnover that is a direct consequence of the authorities' health infection measures due to the COVID-19 outbreak will be covered. The advice of the health authorities that limit the use of capacity, and advise passengers to limit travel activity, will have a direct effect on the income of the operators. The loss in turnover will be calculated by comparing the operators' turnover of June, July and August 2020 to the turnover in the same calendar months in 2019. Losses in turnover will typically cover losses in ticket revenues and/or extra costs due to the use of more buses and drivers, caused by the restricting travel advice and requirement for distance between passengers. Operators have a duty to reduce costs as much as possible and shall declare in the application that they have done so. Avoided costs will be deducted from the aid.
- (61) The Norwegian Railway Directorate will make sure that the compensation is calculated accurately and objectively by comparing the turnover for each calendar month, starting from June 2020, with the corresponding calendar month in 2019. Moreover, the aid granted will be non-discriminatory as it will be granted to all operators of commercial bus- and passenger boat year-round services with a minimum distance of 80

¹³ See Commission Decision in case SA.32163 [C\(2011\) 5495 final](#) (Slovenia) Rectification of consequences of the damage caused to air carriers and airports by earthquake activity in Iceland and the resulting volcano ash in April 2010, see also Joined Cases C-346/03 and C-529/03 *Atzeni and Others* [2006] ECR I-1875, paragraph 79 and the case-law cited, see also Case T-268/02 *Olympiaki Aeroporia Ypiresies v Commission* [2008] ECR p. II-1091, paragraph 52.

kilometres one way. The aid will not result in over-compensation of the damage suffered, as only 80 percent of loss in turnover in June and July, and 60 percent in August 2020, is covered, and any grants from other schemes or arrangements to cover the same loss will be deducted under the scheme. The aid granted will not be used as a circumvention of ESA's policy on rescue and restructuring aid. It will in no way be used to remedy undertakings' problems which are not related to COVID-19.

5.3 Reference period/limited duration

- (62) The measure is of a limited duration applying from 1 June 2020, and covering loss incurred in the months of June, July and August 2020. The Regulation applies until 31 December 2020.]. The measure will not be in force longer than necessary to attain the goal of helping the supported undertakings to overcome the exceptional occurrence.¹⁴
- (63) The scheme provides for compensation for part of the period during which the companies could not operate normally, starting from 1 June 2020 until 31 August 2020. The scheme will also be limited to the Parliaments' grant of 100 MNOK. Thus, in line with the scheme conditions, the damage incurred during this period may be compensated, provided that there is a direct causal connection between the event and the damage, and the claim is supported by substantiating documentation.

5.4 Calculation of incurred damage and mechanism to rule out overcompensation

- (64) The costs to be covered by the aid will have a direct causal link to the exceptional occurrence, i.e. the COVID-19 outbreak.¹⁵ The aid will not result in overcompensation of damage; it will only make good the damage caused by the exceptional occurrence. The direct link between the compensation and the COVID-19 outbreak is established in § 1 and § 3 of the regulation. Furthermore, it is stated in § 4 of the draft regulation that operators may not be compensated for loss that is compensated through other aid schemes or arrangements.¹⁶
- (65) Aid can cover up to 80 % of the net loss for June and July, and 60 % for August 2020, provided that they are not covered by the beneficiaries insurance, as set out in § 3 and § 4 of the draft regulation.¹⁷ The Ministry of Transport is not aware that loss in income/ticket revenues will be covered by the operators insurance in this case.
- (66) The Norwegian authorities understand that in order to be compatible with the functioning of the EEA Agreement, the aid must be proportional to the (damage) caused by the exceptional occurrence. Aid must not result in overcompensation of the eligible costs.¹⁸ The Norwegian Railway Directorate will make sure that the aid under

¹⁴ [ESA Decision 315/01/COL](#) at page 13.

¹⁵ GBER preamble 69. See also Commission Decision in case SA.48678, [C\(2018\)1291 final](#) (Czech Republic) Framework program for risk and crisis management in agriculture, at paragraph 23.

¹⁶ [ESA Decision 315/01/COL](#) at page 9. See also Commission Decision in case SA.48678, [C\(2018\)1291 final](#) (Czech Republic) Framework program for risk and crisis management in agriculture, at paragraph 24 and Commission Decision SA.56685 (2020/N) – DK – Compensation scheme for cancellation of events related to COVID-19 para 36.

¹⁷ See Commission Decision in case SA.56685 C(2020) 1698 final (Denmark) Compensation scheme for cancellation of events related to COVID-19, paragraph 15.

¹⁸ See Commission Decision in case [SA.35413](#), [C\(2012\) 9853 final](#) (Italy) Aid to compensate for damage caused by the earthquakes of May 2012 in Emilia-Romagna, Lombardy and Veneto (all sectors except agriculture, fisheries and aquaculture), at paragraph 31.

the scheme and compensation from other sources, including insurance payments, will not exceed the value of the damage suffered by the individual beneficiary. This will be avoided as only a maximum compensation of 80 percent of the net loss for June and July, and 60 percent for August 2020, is compensated, and the clause that costs covered by other schemes or arrangements may not be compensated, cf. in particular § 4 of the draft regulation. Furthermore, as the compensation will be in back payments, the competent authority will, by comparing the accounts for the service in 2019 and 2020 make sure that the compensation does not exceed the net loss on the transport route, for which compensation is granted. The operators must also deliver a statement to this effect upon application.

(67) Hence, the scheme contains appropriate mechanisms to rule out overcompensation.

5.5 Non-discrimination/Uniform application

(68) The Norwegian authorities confirm that the measure to combat the exceptional occurrence will be provided in a non-discriminatory manner.¹⁹ The draft regulation applies to all businesses that are covered by the objective requirements in § 2 of the draft regulation. The draft regulation does not open for discretion in this regard.

(69) The scheme beneficiaries are all operators of commercial bus or passenger boat year-round services with a minimum distance of the service of 80 kilometres one way, cf. § 2 of the draft regulation. The draft regulation does not open for discretion as to which operators fall under the aid scheme. These companies are the only companies in the sector/industry of public transport which operate routes that do not fall under the scope of other support mechanisms, such as public procurement and compensation for PSO. The measure is therefore non-discriminatory.

6 Conclusion

(70) Based on the reasoning set out in the sections above, the Norwegian authorities conclude that the notified measure is compatible with the EEA Agreement.

(71) The present notification does not contain confidential information.

7 Annex

The 80 km limit

(72) The 80 km limit for commercial bus routes comes from the Norwegian Act of Occupational Transport. In general, a bus route has to be longer than 80 km one way in order for a commercial operator to get a route licence. Basically, the counties are responsible for the local public transport. Whether a commercial operator will get a route licence on shorter routes, is decided by the counties. In this scheme we have chosen to focus the limited funds on the longer routes as there is normally no alternative for travelling by public transport on the routes in question.

¹⁹ [ESA Decision 315/01/COL](#) at page 13.

(73) The 80 km limit does not apply for boats in the Act of Occupational Transport. However, by applying the same definition of long-distance also to boat services under the notified scheme, equal treatment of bus and boat routes is ensured.

The expected number of beneficiaries

(74) Nor-Way Bussekspress is a marketing and a ticket sales cooperation for nine smaller operators. We expect, however, one application from Nor-Way, who will apply on behalf of the nine. In addition there are two other operators which we know about, which makes a total of three expected applications from bus operators.

(75) We are not aware of any boat routes above 80 km although we cannot disprove the existence of such route. They are included in the scheme to secure equal treatment between bus and boat routes.

Routes excluded from the scheme

(76) Most public transport bus and boat routes are bought by counties and municipalities and are not commercial routes. Hence, they would not be eligible for grant under the notified scheme. We know of one "long distance" commercial bus route which fails to meet the 80 km threshold. In addition, the airport shuttle buses are excluded, as they are shorter than 80 km. We are not aware of any such which is longer than 80 km, but if there are any, they will be eligible for grant. Several bus and boat routes are designated for tourists. They are expected not to meet the criteria of 80 km, and they are usually not offering a year-round service. Some routes may not meet the criterion of having a minimum 15 % loss in turnover and therefore not be entitled to support under the scheme.

Ex ante assessments

(77) The potential beneficiaries must apply for each month within 4 weeks after the end of the month. The application will consist of a form and accounts for the month and route(s) in question. The content of the application must be confirmed by an auditor or by a certified accountant. The operator must declare, in the application form, that

- the loss is a direct consequence of the authorities' infection control measures due to the outbreak of COVID-19
- the costs has been limited as far as possible
- he/she does not receive compensation for the same losses from other sources
- he/she has conducted their activities with due diligence and in compliance with applicable legislation

(78) The applicant will receive grant for a given route if all of the below conditions are met:

- the route is a year-round scheduled bus or passenger boat service
- the operator has a licence in accordance with § 6 or § 7 of the Act of Occupational Transport
- the service has a minimum scheduled distance of 80 kilometres one way
- the service does not receive public grants for the operation
- the loss in turnover is more than 15 percent
- the calculated grant exceeds 5000 NOK
- the loss is related to transport operations
- the operator has reduced the costs as much as possible

- the loss is a direct consequence of the authorities' infection control measures due to the outbreak of COVID-19
- the loss is not covered by other types of state aid

The grant will be 80 percent of net loss for June and July, and 60 percent for August 2020, adjusted for the growth rate.

Random checks

- (79) The application must be confirmed by an auditor or by a certified accountant. The meaning of random checks after this, is mainly to confirm that no other aid is paid out for the same damage. If so, the Norwegian authorities will recover the given amount from the beneficiary. The checks will be made by controlling a number of the beneficiary's accounts at the end of the year.
- (80) We expect a low number of applications, and the known businesses involved are fairly large operators with much experience in the business. The accounts shall be confirmed by an auditor or by a certified accountant. On this basis we estimate the risk to be low.
- (81) If the applicants follow the rules stated in the draft regulation, over-compensation should not be possible. This means that over-compensation only can occur if something is wrong with the application and/or the accounts. Ex post control will therefore also confirm that the compensation does not exceed the damage.



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

20/1598-

30. juni 2020

Utkast til forskrift om midlertidig tilskudd til operatører av kommersielle buss- og passasjerbåtruter som har tapt omsetning som følge av utbruddet av covid-19 – Høring

Vedlagt følger utkast til midlertidig forskrift om tilskudd til operatører av kommersielle buss- og passasjerbåtruter som har tapt omsetning som følge av utbruddet av covid-19.

Stortinget har i budsjettvedtak 739 19. juni 2020, etter forslag fra regjeringen, jf. pkt. 6.10 i Prop. 127 S (2019–2020), avsatt 100 millioner kroner til en midlertidig tilskuddsordning for operatører av kommersielle buss- og passasjerbåtruter.

Formålet med ordningen er å opprettholde tilbudet av kommersielle langdistanse buss- og passasjerbåtruter ved å kompensere for tapte billettinntekter som følge av smitteverntiltak som er innført for å bekjempe covid-19.

Alle kommersielle operatører som har løyve for rutetransport med buss eller passasjerbåt på en rute som er lengre enn 80 km, kan søke om tilskudd etter ordningen så lenge ruten har helårsdrift og det ikke mottas kompensasjon for offentlig tjenesteytelse på ruten. Operatørene må ha hatt et omsetningstap på minimum 15 prosent sammenlignet med samme periode i 2019 for å kunne motta tilskudd. Tilskuddet skal dekke 60 prosent av netto omsetningstap sammenlignet med samme periode i 2019, og skal ikke føre til overkompensasjon.

For å sikre kontinuiteten i transporttilbudet er det viktig å få ordningen raskt på plass.

Departementet ber om eventuelle merknader til forslaget og utkastet til forskrift innen tirsdag 7. juli 2020 kl. 12.00.

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Ole Rasmus Owe
22 24 82 62

Høringssaken er tilgjengelig på departementet sine nettsider: <https://tinyurl.com/y9usepny>.

Vi ber om at høringsuttalelsen blir sendt elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for høringsuttalelser (under "Send inn høringssvar" på denne siden). Ved spesielle behov for innsending på annen måte, kan hørings svar sendes til Samferdselsdepartementet per e-post til: postmottak@sd.dep.no. Alle høringsuttalelser er offentlige etter offentleglova og blir publisert sammen med andre høringsuttalelser.

Tilskuddsordningen skal også notiseres til EFTAs overvåkningsorgan, ESA, og det skjer parallelt med denne høringen. Det gjøres oppmerksom på at eventuelle endringer i ordningen som følge av høringen må godkjennes av ESA. Slike vil eventuelt bli ettersendt ESA etter høringsfristens utløp.

Bakgrunn

Næringen

Kommersielle bussruter, og da særlig ekspressbussene, har en sentral rolle som kollektivtilbud i store deler av distriktsnorge, og de binder byer, bygder og landsdeler sammen. Nor-Way Bussekspress, Vy Ekspress og Unibuss Ekspress har 175 busser som kjører 25 ruter rundt om i Sør-Norge. Dette rutetilbudet er et supplement til tog- og flyruter. På mange strekninger er ekspressbussene det eneste kollektivtilbudet.

Tilbud av kommersielle båtruter, det vil si båtruter som ikke mottar offentlig støtte, er offentlig eid eller der rutetilbudet blir kjøpt av det offentlige, har ikke like stort omfang, men er også tenkt omfattet av ordningen.

Utbruddet av covid-19

Etter at myndighetene stengte ned flere offentlige arenaer og innførte omfattende smitteverntiltak fra 12. mars 2020, sank etterspørselen etter de aktuelle transporttjenestene med mellom 85 og 95 %, ifølge bransje- og arbeidsgiverforeningen NHO Transport. Ruter ble lagt ned på midlertidig basis, og mange av sjåførene ble permittert eller omdisponert til annet arbeid. Fortsatt drift av de resterende rutene påførte næringen betydelige tap.

Smitteverntiltak – veileder for smittevern i kollektivtransport

Fra 12. mars ble befolkningen oppfordret til å unngå å reise med kollektivtransport dersom det ikke var nødvendig. Helsedirektoratet publiserte 5. mai 2020 en nasjonal veileder for smittevern i kollektivtransport (buss, tog, trikk mv.). Både veilederen og anbefalingen om å begrense bruk av offentlig transport gjelder fortsatt, men vil kunne endres dersom smittesituasjonen i landet forandrer seg. Det følger av kapittel 3 i veilederen at de grunnleggende smitteverntiltakene er:

- Syke personer skal holde seg hjemme
- God hånd- og hostehygiene og forsterket renhold
- Kontaktreducerende tiltak

Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet anbefaler minimum én meters avstand mellom personer, og legger føringer på kollektivtrafikken:

- Opptil 50 % av passasjerkapasitet bør benyttes for å ivareta avstand.
- Passasjerer bør stå/sitte spredt, for eksempel på annethvert sete.

I veilederens kapittel 7 gis også råd om ekstra renhold av transportmidler og andre områder der de reisende oppholder seg.

Videre i kapittel 7 gis blant annet følgende råd til passasjerer:

- Ikke reis hvis du er syk: Hvis du er syk eller mistenker at du er syk bør du ikke reise med offentlig kommunikasjon.
- Er reisen nødvendig? Vurder nødvendigheten av å gjennomføre reisen.
- Bruk sykkel og andre transportmidler: Hvis mulig, oppfordres du til å sykle, gå eller bruke andre transportmidler istedenfor å bruke offentlig kommunikasjon.

Smitteverntiltakene vil ha innvirkning på inntektene og kostnadene til kollektivtransportoperatørene. I verste fall kan nedgangen i omsetning føre til at tilbudet til de reisende reduseres eller faller bort som følge av at operatørene går konkurs eller innstiller ruter og avganger for å begrense omsetningstap.

Lokal kollektivtransport kompenseres ved at fylkeskommunene kjøper kollektivtransporttjenester. Dette finansieres av fylkeskommunenes frie inntekter. Stortinget har bevilget 3,1 mrd. kr over rammetilskuddet for å sette fylkeskommunene i stand til å opprettholde det lokale kollektivtransporttilbudet etter utbruddet av covid-19 og innføring av smitteverntiltakene. Kommersielle langdistanseruter blir ikke kompensert gjennom disse midlene.

For å opprettholde tilbudet av kommersielle langdistanseruter, har Stortinget derfor vedtatt å opprette en egen tilskuddsordning for disse rutene.

Rammene i statsstøtteregelverket

Mulighetene for å gi tilskudd til virksomheter er begrenset av EØS-avtalens regler om statsstøtte. I henhold til artikkel 61 (1) i EØS-avtalen er enhver støtte gitt av statsmidler i enhver form, som vrir eller truer med å vri konkurransen ved å begunstige enkelte foretak eller produksjon av enkelte varer, uforenelig med EØS-avtalen i den utstrekning støtten påvirker samhandelen mellom avtalepartene.

Regelverket er ikke endret grunnet det pågående covid-19 utbruddet. Det er imidlertid åpnet for å bruke hjemlene i EØS-avtalen artikkel 61 (2) og 61 (3), som normalt ikke brukes ved notifikasjon av støttetiltak, for å gi støtte. Tilskuddsordninger som hjemles i disse bestemmelsen må notifiseres til EFTAs overvåkningsorgan (ESA), også når ordningen er begrunnet i covid-19-utbruddet.

EØS-avtalen artikkel 61 (2) bokstav b sier at "støtte som har til formål å bøte på skader som skyldes naturkatastrofer eller andre eksepsjonelle hendelser" skal være forenlig med EØS-avtalen. Hva som utgjør "eksepsjonelle hendelser" må vurderes konkret. Det er signalisert at utbruddet av covid-19 er en eksepsjonell hendelse.

Kostnadene som dekkes må være direkte knyttet til covid-19-utbruddet, og det er viktig å sikre at støtten ikke innebærer overkompensasjon. For å unngå overkompensasjon, bør støtteordninger inneholde en mekanisme for å hindre dette.

Forslag til utforming av tilskuddsordning

Formålet med tilskuddsordningen er å bidra til å opprettholde tilbudet av kommersielle langdistanse buss- og passasjerbåtruter ved å kompensere for tapte billettinntekter som følge av smitteverntiltak som er innført for å bekjempe Covid-19, jf. § 1 i forskriftsutkastet.

Hvem kan få tilskudd – virkeområde

Samferdselsdepartementet legger opp til at ordningen rettes inn mot ekspressbusser og båtruter som fyller en tilsvarende rolle som ekspressbusser. Det er her behovet er meldt, og det er her departementet ser det som viktigst å sette inn tiltak for å sikre kollektivtilbudet på hovedtransportårene i landet.

Tilskuddet kan gis til søker som har løyve etter yrkestransportloven §§ 6 eller 7 til å drive persontransport i rute med motorvogn eller passasjerbåt, når ruten er over 80 kilometer en vei. Det er et krav at det er helårsdrift på ruten, og at rutene er kommersielle – dvs. at operatøren ikke mottar kompensasjon for offentlig tjenesteytelse på hele eller deler av ruten, jf. § 2 i forskriftsutkastet.

Kommersielle ruter som er kortere enn 80 km og sesongruter er dermed ikke omfattet av ordningen. Dette gjør at mange flybussruter og turistruter ikke vil være omfattet. Avgrensningen skal sørge for at tilskuddet går til å kompensere langdistansetilbud hvor det ofte ikke er alternative transporttilbud på strekningen.

Med båt menes passasjerbåt. Det ytes ikke tilskudd til operatører av ferjeruter.

I vurderingen der det er lagt til grunn at det er lengre ruter som bør støttes, har Samferdselsdepartementet også lagt vekt på at fylkeskommunene har ansvar for den lokale kollektivtransporten. Fylkeskommunene kan vurdere på selvstendig grunnlag om de finner det påkrevd å støtte kortere kommersielle ruter.

Vilkår for å motta tilskudd

Søker som faller inn under § 2 kan få kompensasjon i henhold til beregningen i § 4, når tapet er en direkte følge av smitteverntiltakene som er innført i forbindelse med covid-19-pandemien. Tapet kan således være en følge både av det generelle reiserådet om å begrense bruken av kollektivtransport og at bare halvparten av setene om bord kan benyttes.

For å komme inn under ordningen må søker ha et omsetningstap på ruten som utgjør mer enn 15 prosent sammenlignet med tilsvarende periode i 2019.

Det er et vilkår for å motta tilskudd at ruten det søkes tilskudd for blir kjørt i henhold til planlagt rutetabell slik den ville vært uten utbruddet av Covid-19-pandemien.

Vilkårene skal sikre at mottaker ikke får tilskudd for inntektsbortfall som skyldes andre forhold enn covid-19-utbruddet, og sikre at det faktisk blir utført transport på strekningen.

Beregning av støtte

Beregning gjøres for hver rute og per kalendermåned.

Samferdselsdepartementet legger opp til at for å kunne få tilskudd, må netto omsetningstap (tapte inntekter minus sparte kostnader) overstige 15 % av omsetningen i samme måned i 2019. Når dette inngangskravet er oppfylt, ytes tilskudd tilsvarende 60 % av netto omsetningstap. Eksempelvis sammenlignes omsetningen på rute X i juni 2019 med omsetningen på samme rute i juni 2020. Differansen er omsetningstapet. Deretter må man trekke fra sparte kostnader. Dette omfatter også inntekter operatøren kan ha mottatt gjennom andre kompensasjonsordninger. Da står man igjen med netto omsetningstap, og tilskuddsbeløpet blir da 60 % av dette, gitt at alle planlagte avganger kjøres.

Dersom en eller flere avganger ikke er kjørt i henhold til planlagt rutetabell slik den ville vært uten utbruddet av covid-19, foreslår departementet et trekk i tilskuddsbeløpet. Formålet er at man ikke skal yte tilskudd for avganger som ikke kjøres. Beregnet tilskuddsbeløp fra avsnittet over divideres med antall avganger i rutetabellen og multipliseres med antall kjørte avganger.

Begrunnelsen for satsen på 60 % er å opprettholde insentivet i næringen til å tiltrekke seg kunder, ved at man får høyere inntekt ved å selge en billett enn man kan få i tilskudd for et tomt sete.

Det foreslås ellers at det ikke utbetales tilskudd for beløp under 5 000 kroner per kalendermåned per rute, og at det ikke utbetales tilskudd for nye ruter hvor det er søkt om ruteløyve etter 12. mars 2020.

Varighet og saksbehandlingsregler

Forskriften skal tre i kraft straks. Det kan søkes om tilskudd for månedene juni, juli og august 2020. Ettersom ordningen er rammestyrte i henhold til Stortingets bevilgning, må tilskuddet avkortes forholdsvis den siste måneden det utbetales dersom det ikke er tilstrekkelige midler i ordningen. Dersom det ved en søknadsbehandling ikke er nok midler igjen, vil de resterende midlene fordeles på søkerne forholdsmessig etter søknadsbeløp. Det kan ikke tildeles mer midler enn det som er bevilget.

For søknadsbehandling etter forskriften gjelder reglene i forvaltningsloven. Søknad sendes etterskuddsvis, innen 4 uker etter utgangen av måneden det søkes om tilskudd for. På bakgrunn av at forskriften vil bli fastsatt i juli, vil søknadsfristen for juni 2020 være 4 uker etter at forskriften er kunngjort.

Søknad om tilskudd skal utformes på det formatet departementet bestemmer.

Jernbanedirektoratet er ansvarlig for søknadsbehandling. Samferdselsdepartementet er klageinstans.

Innholdet i søknaden skal bekreftes av revisor eller autorisert regnskapsfører. Søker skal også legge frem slik bekreftelse ved fastsetting av årsregnskapet for 2020.

Søker skal ved søknad erklære at kostnader ved virksomheten/ruten er begrenset så langt som mulig, og at vedkommende ikke mottar kompensasjon eller dekning for tilsvarende tap fra andre ordninger.

Dersom det er utbetalt tilskudd i strid med bestemmelsene i denne forskriften, skal det uriktig utbetalte beløpet tilbakebetales Jernbanedirektoratet.

Samferdselsdepartementets vurderinger

Alternative løsninger

Fylkeskommunene har ansvar for den lokale kollektivtransporten. De er dermed nærmest til å vurdere behovet for kollektivtruter innad i og ut av eget fylke. Det er også fylkeskommunene gir løyve til kommersielle buss- og båttruter. De kan videre kjøpe tjenester på hele eller deler av kommersielle ruter, og de kan velge å opprette en rute selv (anbud) dersom en kommersiell rute skulle bli avvirket. På denne bakgrunn har det blitt vurdert om fylkeskommunene burde yte støtte eller foreta kjøp av de kommersielle rutene i inneværende kriseperiode.

Samferdselsdepartementet er ikke kjent med at fylkeskommuner faktisk har bidratt med støtte til kommersielle ruter i kriseperioden. Fylkeskommunene har på sin side hatt betydelige utfordringer med å holde driften oppe i den delen av kollektivtrafikken som faller direkte inn under det fylkeskommunale ansvaret. De har også mottatt betydelige summer for å gjøre dette. Ettersom dette ikke har kommet den kommersielle delen av kollektivtilbudet til gode, har departementet ansett det som mer treffende med en egen tilskuddsordning for ekspressbussruter og tilsvarende passasjerbåttruter.

Samferdselsdepartementet har også vurdert andre beregningsmetoder for tilskudd. Det har bl.a. blitt vurdert å gi tilskudd for tapte billettinntekter, eller et tilskudd som står i direkte forhold til de stengte setene i bussen. Netto omsetningstap, som ligger til grunn for den valgte beregningsmodellen, tilsvarer det staten lovlige kan gi i tilskudd innenfor statsstøttereguleringen. På den bakgrunn må dette uansett beregnes, selv om man skulle foretrekke en annen beregningsmetode.

En modell hvor man dekket tapte billettinntekter, kunne ført til overkompensasjon. Det samme gjelder om man skulle dekket et gitt inntektstap per rutekilometer eller passasjerkilometer. Både hensynet til overkompensasjon og tanken om at det samme tapet

ikke bør dekkes flere ganger gjennom ulike ordninger, taler for at kompensasjon fra andre ordninger må trekkes fra et gitt støttebeløp. Departementet legger også opp til å trekke fra sparte utgifter. I motsatt fall kan tilskuddsmottakerne i gitte tilfeller tjene på en slik modell (overkompensasjon), mens dersom man trekker fra sparte utgifter, er man i praksis tilbake til å beregne netto omsetningstap. Det er derfor vurdert som både en hensiktsmessig og treffende løsning.

Dersom staten skulle betale billettprisen til de stengte setene, ville man også risikert overkompensasjon. Gitt at operatøren klarer å fylle bussene halvveis opp, og staten kjøper de resterende setene, tilsvarer det å stadig kjøre med fulle busser, noe som neppe var tilfellet før covid-19, og som igjen betyr overkompensasjon. Det ble også vurdert å gi et tilskudd tilsvarende en gjennomsnittsbillett for hver billett operatøren solgte. Regneeksempler viste imidlertid at avganger med få passasjerer ville komme svært dårlig ut, mens avganger med mange passasjerer ville komme for godt ut. Ordningen var m.a.o. ikke treffende, samtidig som den ikke tok hensyn til det faktum at det er svikt i etterspørselen pga. covid-19.

Forslag i retning av å registrere av alle på- og avstigende på ulike holdeplasser med ulike reiselengder er forkastet fordi det ville blitt en for krevende jobb både å søke og behandle søknadene.

Økonomiske og administrative konsekvenser

For offentlige myndigheter innebærer tilskuddsordningen at det blir satt av 100 millioner kroner i statsbudsjettet til kompensasjon under ordningen. For Jernbanedirektoratet vil ordningen innebære at de må sette av ressurser til administrasjon av ordningen. Fordi ordningen er begrenset i tid, og tallet på ruter som potensielt er omfattet av ordningen er begrenset, vil ordningen kunne administreres innenfor gjeldende budsjettmessige rammer.

For næringen vil ordningen bidra til å redusere omsetningstap som følge av utbruddet av covid-19, og legge til rette for at de kan opprettholde det planlagte transporttilbudet i sommermånedene. Ordningen kan bidra til å unngå konkurser for de selskapene som er mest presset av omsetningsnedgang som følge av smittevernstiltak.

For de reisende vil ordningen gi positive virkninger i form av at transporttilbudet på de kommersielle langrutene kan opprettholdes.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Ole Rasmus Owe
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Adresseliste
Agder fylkeskommune
Arbeids- og sosialdepartementet
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Barne- og familiedepartementet
Fagforbundet
Finans Norge
Finansdepartementet
Forbrukerrådet
Forbrukertilsynet
Forsvarsdepartementet
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Helse- og omsorgsdepartementet
Hovedorganisasjonen Virke
Hurtigbåtenes Rederiforbund
Innlandet fylkeskommune
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kollektivtrafikkforeningen
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Konkurransetilsynet
KS
KS Bedrift
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Landsorganisasjonen i Norge
Likestillings- og diskrimineringsombudet
Møre og Romsdal fylkeskommune
NAV - Arbeids- og velferdsdirektoratet
NHO Reiseliv
NHO Transport
Nordland fylkeskommune
Norges Blindforbund
Norges Handikapforbund
Norges Ingeniør- og Teknologorganisasjon -
NITO
Norges Turbileierforbund
Nærings- og fiskeridepartementet
Næringslivets Hovedorganisasjon
Olje- og energidepartementet
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og
samferdsel
Pasientreiser HF

Pensjonistforbundet
Politidirektoratet
Regelrådet
Regjeringsadvokaten
Rogaland fylkeskommune
Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes
organisasjoner - SAFO
Skattedirektoratet
Standard Norge
Statens råd for likestilling av
funksjonshemmede
Statistisk Sentralbyrå
Statsministerens kontor
Troms og Finnmark fylkeskommune
Trøndelag fylkeskommune
Utenriksdepartementet
Vestfold og Telemark fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
Yrkestrafikkforbundet



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-7

14. oktober 2020

Supplerende tildelingsbrev nr. 6 for 2020 - fastsettelse av styringsmål

Det vises til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet av 20.12.2019 for 2020.

For store infrastrukturprosjekter, med kostnadsestimater over fastsatt terskelverdi skal det i forprosjektfasen etter gjeldene regime fastsettes styringsmål. Formålet med styringsmålet er å bidra til god styring og kostnadskontroll i forprosjektfasen. Styringsmålet skal fastsettes som P50 for samlet investeringskostnad. Usikkerheten skal synliggjøres ved å oppgi anslag for P85.

Det vises til tidligere korrespondanse med Jernbanedirektoratet om prosjektene Fløen-Bergen, Nygårdstangen godsterminal og hensetting og Retningsdrift Brynsbakken.

Samferdselsdepartementet fastsetter styringsmål i følgende prosjekter:

- Samferdselsdepartementet fastsetter et felles styringsmål for prosjektene Fløen-Bergen og Nygårdstangen godsterminal og hensetting til 3 399 mill. 2021-kroner. P85 for prosjektet er anslått til 4 042 mill. kroner.

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Anders Gram
Giskemo
22 24 81 18

- Samferdselsdepartementet fastsetter styringsmålet for prosjektet Retningsdrift Brynsbakken til 1 760 mill. 2021-kroner. P85 for prosjektet er anslått til 2 076 mill. kr

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Anders Gram Giskemo
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-8

14. oktober 2020

Supplerende tildelingsbrev nr. 7 – forholdet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF

Det vises til tildelingsbrev for 2020 fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet. Dette brevet supplerer tildelingsbrevet.

Endringer i budsjettprosessen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet sørge for at budsjettinnspillene fra Bane NOR viser en optimal fordeling av budsjettmidler på porteføljen av infrastrukturprosjekter innenfor gitte økonomiske rammer.

Utbetaling av vederlag til Bane NOR

Jernbanedirektoratet følger Økonomiregelverkets bestemmelser for tilskudsforvaltning ved utbetaling av vederlag til Bane NOR. Samferdselsdepartementet ber direktoratet om å vurdere hvorvidt Økonomiregelverket gir rom for å endre dagens praksis slik at Bane NOR får et større likviditetsmessig handlingsrom i løpet av budsjettåret.

Oppfølging av avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet vurdere endringer i oppfølgingen av avtalene med Bane NOR. Avtaleoppfølgingen og -rapportering skal holdes på et nivå som gir staten tilstrekkelig sikkerhet for at Bane NOR leverer ihht. avtalene. Ut over dette skal Bane NOR gis et operasjonelt handlingsrom. Direktoratet må fortsatt påse at avtalene er innenfor de rammene som trekkes opp i jernbaneforskriften.

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Marit Rønning
22 24 81 51

Håndtering av endringsmeldinger knyttet til infrastrukturprosjekter

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet øke kravene til at Bane NOR må gjennomgå og optimalisere infrastrukturprosjektene før endringsmeldinger godtas og legges til grunn for videre prosjektgjennomføring.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Marit Rønning
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2652-9

23. oktober 2020

Supplerende tildelingsbrev nr. 8 - videre innretting av tilleggsavtaler for økt kjøp av persontransport med tog

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2020 til Jernbanedirektoratet. Dette brevet supplerer tildelingsbrevet og følger opp supplerende tildelingsbrev nr. 4 av 26. juni 2020 sendt etter Stortingets behandling av Prop. 127 S (2019-2020), Prop. 117 S (2019-2020) og Innst. 360 S (2019-2020).

I supplerende tildelingsbrev nr. 4 ble Jernbanedirektoratet bl.a. bedt om å vurdere hvordan ordningen med tilleggsavtaler kan trappes ned og avvikles. Jernbanedirektoratet skulle beskrive under hvilke forhold dette er mulig og vurdere under hvilke forhold en normal relasjon mellom Jernbanedirektoratet og togselskapene, bygget på gjeldende trafikkavtaler, kan gjenopprettes. Jernbanedirektoratets vurderinger, jf. brev av 27. august 2020, har inngått i departementets arbeid om videre innretting av tilleggsavtalene.

Vi er nå i en mer stabil situasjon enn da tilleggsavtalene ble opprettet i april 2020. Det er imidlertid fremdeles færre reisende som gjør at det er nødvendig at ordningen med tilleggsavtalene videreføres. Jernbanedirektoratet kan inngå tilleggsavtaler ut 2020. Jernbanedirektoratet kan, med forbehold om Stortingets vedtak ifm. behandlingen av Prop 1 S (2021-2020), inngå tilleggsavtaler for perioden fra 1. januar 2021 til 30. juni 2021.

For at togselskapenes incentiver til omstilling og forretningsmessig drift ikke skal svekkes skal togselskapene dekke en andel av underskuddet som følge av reduserte billettinntekter. Jernbanedirektoratet vurderer selv nivået på egenandelen. Dersom togselskapene skulle ha et overskudd i perioden med tilleggsavtaler skal det økte vederlaget togselskapene mottar reduseres tilsvarende en andel av overskuddet. Dette skal gi togselskapene incentiv til å

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- og
planavdelingen

Saksbehandler
Herman Westrum
Thorsen
22 24 81 86

avslutte tilleggsavtalene når togtilbudet kan driftes innenfor gjeldende trafikkavtaler. Jernbanedirektoratet beslutter selv nivået på denne andelen.

Basert på transportfaglige vurderinger, bl.a. om hvilket togtilbud som er viktig å opprettholde for staten i den situasjonen vi er inne i, skal Flytoget ikke omfattes av ordningen med tilleggsavtaler utover 2020.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen