

Årsrapport 2022



Innhold

1 Leders beretning	3
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	
2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder	5
2.2 Organisasjon og ledelse	6
2.3 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter	6
2.4 Administrative nøkkeltall	7
2.5 Effektiviseringstiltak	7
3 Aktiviteter og resultater	
3.1 Oppsummering	8
3.2 Mål fra nasjonal transportplan 2022–2023	11
3.3 Jernbanen – tilsyn med sikkerhet og sikring (delmål 1.1–1.3)	11
3.4 Jernbanemarkedet (delmål 2.1–2.2)	15
3.5 Taubaner – tilsyn med sikkerhet (delmål 1.1)	16
3.6 Fornøyelsesinnretninger – tilsyn med sikkerhet (delmål 1.1)	18
4 Styring og kontroll i SJT	
4.1 EØS-arbeidet	20
4.2 Risikovurderinger og internkontroll	20
4.3 Tilgjengeliggjøring av offentlige data	21
4.4 Nøkkeltall for bemanning og redegjørelse for likestilling	21
4.5 Konsulentbruk	22
4.6 Lærling i SJT	23
5 Vurdering av fremtidsutsikter	24
6 Årsregnskap	
Ledelseskommentar årsregnskapet 2022	25
Prinsippnote årsregnskapet	26
Bevilgningsrapportering med noter	27
Artskontorapportering med noter	29

1 Leders beretning

Den samlede måloppnåelsen for Statens jernbanetilsyn (SJT) i 2022 er god. De fleste planlagte aktiviteter er gjennomført, med noen unntak. Det skyldes færre årsverk enn normalt (pensjon og turnover).

Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå

SJT vurderer at det er tilfredsstillende sikkerhetsnivå på jernbanen og i taubaner og fornøyelsesinnretninger.

EUs fjerde jernbanepakke ble gjennomført i norsk rett fra 1. juni. Vi var forberedt på innføringen, og vi har tilrettelagt for en god gjennomføring både for aktørene og SJT. Under den fjerde jernbanepakken erstatter et felles sikkerhetsattest tidligere sikkerhetsattester del A og B. Veiledningen og behandlingen av søknader om felles sikkerhetsattest gir en mulighet for oss til å bidra til økt forståelse for sikkerhetsstyring og etterlevelse av regelverket, og dermed sikkerheten i jernbanebransjen.

I tillatelsesprosessene for jernbanekjøretøy ser vi at sentrale aktører ikke har satt av tilstrekkelig tid til tillatelsesprosessen som følger regelverket etter den fjerde jernbanepakken. Installasjon av ERTMS langs infrastrukturen forutsetter at det tidsnok bygges om tilstrekkelig antall jernbanekjøretøy med ny ombordutrusting for bruk på strekningene. Ombyggingen er vesentlig forsinket. Søkere har i denne sammenhengen ikke planlagt for kravene til endelig dokumentasjon og saksbehandlingstid som prosessene i one-stop shop (OSS) legger opp til.

Vi fattet 50 vedtak knyttet til ny og endret infrastruktur. Gjennom søknadsbehandling og veiledning kan vi påvirke etterlevelsen av regelverket og bidra til økt sikkerhet. I de store prosjektene med søknader fra Bane NOR ser vi generelt en god tilnærming til regelverket, og det er en tett dialog med SJT underveis. I mindre prosjekter ser vi at behovet for veiledning er større.

Usikrede planoverganger utgjør en betydelig risiko på jernbanen. Bane NORs tilrettelegging for sikker bruk av slike planoverganger har i 2022 vært gjenstand for særlig oppmerksomhet fra SJT. Bane NOR har søkt om unntak fra regelverkets krav for et stort antall planoverganger.

Vi utviklet nye rutiner og nytt format for rapport og vedtak etter tilsyn. Hensikten med den nye rapporten er at det skal bli lettere å se begrunnelsen for våre vedtak og hva virksomheten må gjøre for å oppfylle dem. Vi arbeider kontinuerlig med å bli tydeligere overfor virksomhetene om forventet sikkerhetsstandard.

For taubanebransjen har vi vedtatt å endre taubaneforskriften med virkning fra 1. juli 2023. De viktigste endringene er å fjerne kravet om at driftsleder skal være sertifisert, at krav til driftsleder blir gjort tydelig i en ny bestemmelse, at krav til akseptabelt sikkerhetsnivå defineres i en ny bestemmelse og at kravene til sikkerhetsstyringssystemet blir tydeligere. Målet er bedre etterlevelse av kravene og en styrking av sikkerhetsnivået.

Også for bransjen med fornøyelsesinnretninger har vi vedtatt å endre forskriften. Den nye tivoliforskriften trådte i kraft 1. januar 2023. De viktigste endringene er at kravet om å ha driftsleder er tatt bort og at kravene til sikkerhetsstyringssystemet er gjort tydeligere. Som for taubanebransjen er målet bedre etterlevelse av kravene og en styrking av sikkerhetsnivået.

SJT har etablert en egen strategi for arbeidet med samfunnssikkerhet, som følger av krav og prioriteringer i Samferdselsdepartementets (SD) strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren av 2020. Vår rolle innen samfunnssikkerhet er nært knyttet til vårt samfunnsoppdrag om å være en pådriver for sikkerhet, sikring og beredskap i bransjen. Vår mest synlige aktivitet er tilsyn, hvor vi etterser at sikkerheten og beredskapen på jernbanen, som en viktig del av samfunnssikkerheten, er god. Men aktiviteten omfatter også vår rolle som tillatelsesmyndighet. Vi har oversikt over hvilke virksomheter som har tillatelse, hvilke aktiviteter de utfører og hvilken type kjøretøy de besitter, i de tilfellene hvor SD skal pålegge transportoppdrag.

Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder

SJT vurderer at det fortsatt er utfordringer med hvor godt jernbanemarkedene fungerer. Dette skyldes mangelfull etterlevelse av regelverket om like vilkår, høy markedskonsentrasjon med få markedsaktører og betydelige etableringsbarrierer.

Som markedsovervåker mottok vi fem klager i 2022. Det er klart flere enn de siste tre årene. Mange av klagene

handler om fordeling av sportilgang. Vi har i 2022 fattet vedtak i fire av klagesakene. Vi forventer at vedtakene våre bidrar til bedre forståelse for og etterlevelse av reglene om markedstilgang, og dermed til bedre fungerende jernbanemarkeder.

For å øke etterlevelsen av reglene på markedsområdet, har vi gjennomført veilednings- og dialogmøter med Bane NOR og de øvrige aktørene i bransjen. Vi har også jobbet med å forbedre og fornye informasjonen på nettsidene våre.

Vi har brukt betydelige ressurser på å delta i og følge opp samarbeidet med andre markedsovervåkingsorganer i Europa om utvikling av felles praksis.

Økonomi og styring

Den bevilgede rammen i årets tildelingsbrev er ikke anvendt fullt ut. Det vil også bli en liten mindreinntekt fra gebyrer innen taubane og fornøyelsesinnretninger. Vi har i realiteten ingen påvirkning på gebyrinntektene.

Oslo, 28. april 2023



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Statens jernbanetilsyn

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder

Statens jernbanetilsyn (SJT) er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet.

SJT er tilsynsmyndighet for tog, trikk og T-bane og for taubaner og fornøyelsesinnretninger i Norge. SJT er pådriver for sikkerhet i disse bransjene. Vi fører tilsyn med at aktørene har systemer som sørger for sikring mot tilsiktede handlinger som terror og sabotasje. Vi skal også bidra til jernbanemarkeder med sunn konkurranse, blant annet ved å sikre at alle jernbaneforetak får tilgang til spor, serviceanlegg og tjenester på like vilkår.

Innen alle bransjene er det SJTs oppgave å fremme norske interesser i europeisk utvikling av regelverk. Oppfølging av regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det blir etablert et felles, grensekryssende og velfungerende jernbanesystem i Europa.

SJTs oppgaver oppsummert:

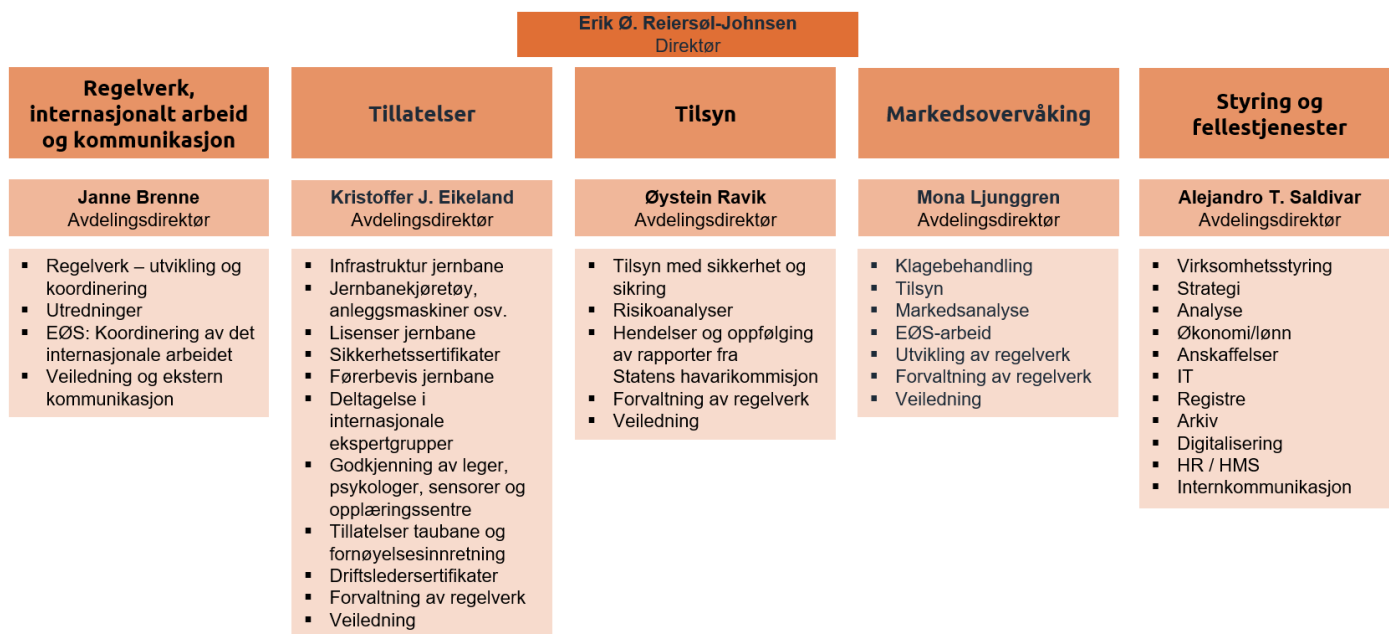
- Vi fører tilsyn med at regelverket blir etterlevd.
- Vi gir tillatelser.
- Vi utvikler nasjonale regler og innarbeider EØS-regelverk.
- Vi informerer om kravene i regelverket.
- Vi overvåker og vurderer tilstanden.
- Vi deler kunnskapen vår med tilsynsobjekter og samfunnet.
- Vi samarbeider nasjonalt og internasjonalt.

Tabell 1 under viser virksomheter som SJT fører tilsyn med og noen nøkkeltall ved de siste tre årsskifter.

Jernbaneselskaper	2019	2020	2021	2022
Norske infrastrukturforvaltere for jernbanevirksomhet	2	2	2	2
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk på jernbanenettet	5	8	8	8
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk på jernbanenettet	3	4	5	5
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for trafikk på sidespor og museumsbaner	13	14	14	14
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk i Norge	1	1	1	1
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk i Norge	5	6	7	7
Norske jernbaneselskaper som kjører trikk	3	3	3	3
Norske jernbaneselskaper som kjører T-bane	1	1	1	1
Lokførere med gyldig førerbevis	1915	2073	2184	2282
Virksomheter med fornøyelsesinnretninger				
Virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	278	235	260	273
Fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse	768	542	662	660
Virksomheter med taubaneanlegg				
Virksomheter med driftstillatelse for taubaneanlegg	352	356	345	338
Taubaneanlegg med driftstillatelse	799	803	797	780

2.2 Organisasjon og ledelse

Ved årets slutt hadde SJT 62 fast ansatte og fire midlertidig ansatte, inkludert én lærling. Tolv ansatte har kontorsted i Trondheim, de øvrige i Oslo. Organisasjonskartet under viser avdelinger og deres hovedoppgaver.



2.3 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter

Tabell 2 viser fellesstatlige administrative og økonomiske indikatorer for SJT de siste fire årene. Kommentarer til tallene følger under tabellen.

Økonomiske referanseindikatorer	2019	2020	2021	2022
Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	1 116 866	1 071 634	1 083 712	1 150 144
Totalutgift per årsverk (KPI2)	1 684 196	1 587 100	1 569 432	1 685 647
Lønnsutgiftsandel (KPI3)	66,3 %	67,5 %	69,1 %	68,2 %
Andel administrative utgifter (KPI4)	20,1 %	25,4 %	28,0 %	27,5 %
Andel administrative utgifter per årsverk (KPI5)	352 934	402 798	439 402	463 533

KPI 1: Lønnsutgifter per årsverk

Sammenlignet med 2019 (siste år før pandemien) utgjør forskjellen i hovedsak naturlig lønnsutvikling. I forhold til tallene for 2020 og 2021 skyldes økningen primært flere oppsigelser, med påfølgende utbetaling av ferie som ikke er avvirket og opptjente feriepenger, og ulike sosiale utgifter, blant annet knyttet til sykefravær, som var sterkt redusert under pandemien.

KPI 2: Totalutgift per årsverk

Vi har skiftet kontorlokaler ved våre to lokasjoner i 2022. Dette har lagt beslag på mye av driftsmidlene og andre utgifter har blitt redusert til et minimum dette året. Årets tildeling er fullt ut disponert, i tillegg til en del som var overført fra forrige driftsår.

KPI 3: Lønnsutgiftsandel

Lønnsutgiftsandelen holder seg årlig i intervallet 66 - 69%.

KPI 4: Andel administrative utgifter

I forbindelse med bytte av to kontorlokaler, har vi hatt noen måneder der vi har betalt husleie og andre lokasjonsutgifter for både nye og gamle lokaler.

KPI 5: Administrative utgifter per årsverk

I forbindelse med bytte av to kontorlokaler, har vi hatt noen måneder der vi har betalt husleie og andre lokasjonsutgifter for både nye og gamle lokaler.

2.4 Administrative nøkkeltall

Tabell 3 under viser administrative nøkkeltall som utgjør grunnlaget for informasjon om SJT på Direktoratet for økonomistyrings nettside <https://statsregnskapet.dfo.no/>

Nøkkeltall	2019	2020	2021	2022
Ansatte (faste og midlertidige)	67	71	78	66
Antall planlagte årsverk (faste og midlertidige)	62,6	69,0	69,7	69,9
Antall utførte årsverk (faste og midlertidige)	55,1	60,2	62,9	59,4
Samlet tildeling post 01-99 i NOK	99 333 000	100 891 000	103 072 000	102 535 000
Utnyttelsesgrad post 01-99 (%)	93,5 %	94,6 %	95,8 %	97,6 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	92 849 700	95 479 930	98 780 061	100 093 714
Lønnsandel av driftsutgifter	66,3 %	67,5 %	69,1 %	68,2 %
Lønnsutgifter per årsverk	1 117 474	1 070 921	1 084 056	1 150 144

Nedgangen i antallet ansatte skyldes mange fratredelser i 2022 som følge av turnover og ansatte som gikk av med pensjon. Noen ansettelsesprosesser ble ferdig i løpet av året. Ikke alle stillingene vil bli erstattet direkte med tilsvarende ny kompetanse. Det blir fortløpende prioritert og planlagt for nye ressurser. Antallet ansatte forventes i 2023 å komme opp på omtrent samme nivå som i 2021. Driftsutgiftene reflekterer også flere ubesatte stillinger gjennom året.

2.5 Effektiviseringstiltak

Som en videreføring av digitale tilsyn under pandemien har vi innført nye rutiner for stedlig tilsyn hos virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger. Dette gir betydelig effektivisering. Gjennomgangen av styrings-systemer gjøres i et digitalt møte med ledelsen i virksomheten. Deretter gjennomføres den stedlige verifikasjonen i løpet av noen dager. Det gjør det mulig å gjennomføre flere besøk i et geografisk område på kortere tid, med besparelser i reisetid og reiseutgifter.

Vi har videreutviklet og digitalisert skjemaene for å rapportere sikkerhetsindikatorer etter sikkerhetsforskriften og kravforskriften. Sikkerhetsindikatorer er tall knyttet til ulykker, tilløp til ulykker, farlig gods, trafikkfall og teknisk sikkerhet knyttet til infrastrukturen som alle jernbanevirksomhetene skal rapportere årlig til SJT i et fast oppsett. Med de nye og oppdaterte skjemaene sparer både virksomhetene og vi tid ved å kunne skrive data inn i digitale skjemaer.

Vi har videreutviklet klarspråksatsingen i SJT og utarbeidet nye maler for vedtak og tilsynsrapporter. Dette legger til rette for klarere og mer effektiv skriftlig kommunikasjon. Vi har tatt i bruk ulike metoder for brukertesting i en rekke sammenhenger og ser at dette bidrar til å luke ut feil og misforståelser.

Kommunikasjon brukes som et effektivt virkemiddel og bidrar til måloppnåelse. Vi har vedtatt en kommunikasjonsstrategi som gjelder for all intern og ekstern kommunikasjon. Denne er basert seg på Statens kommunikasjonspolitikk og beskriver hvordan vi skal bruke og videreutvikle kommunikasjon som virkemiddel.

3 Aktiviteter og resultater

Redegjørelsen for aktiviteter og resultater er basert på tildelingsbrevets mål, og strukturert slik:

- 1) Oppsummering
- 2) Mål fra nasjonal transportplan 2022–2033
- 3) Jernbanen – tilsyn med sikkerhet og sikring (delmål 1.1–1.3)
- 4) Jernbanemarkedet – markedsovervåking (delmål 2.1–2.2)
- 5) Taubaner – tilsyn med sikkerhet (delmål 1.1)
- 6) Fornøyelsesinnretninger – tilsyn med sikkerhet (delmål 1.1)

3.1 Oppsummering

Måloppnåelse

Vår vurdering er at det er god sikkerhet og sikring på jernbane, trikk og T-bane og god samtrafikkveie på jernbane. Det er god sikkerhet i taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger. I jernbanemarkedet er det utfordringer som følge av mangelfull etterlevelse av regelverk om like vilkår, høy markedskonsentrasjon (få markedsaktører) og betydelige etableringsbarrierer.

Sikkerhet, sikring og samfunnsikkerhet

Grunnlaget for vårt arbeid med sikkerhet i bransjene er søknader om sikkerhets sertifikat og lisens fra jernbanevirksomheter og søknad om driftstillatelse fra virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretning. Virksomhetenes sikkerhetsstyringssystemer vurderes mot regelverk, og kun virksomheter som tilfredsstillt kravene får drive. Søknadsbehandlingen fører til en dialog mellom søkeren og SJT som kan gi økt forståelse og etterlevelse av regelverket hos søkeren. Jernbanevirksomhetene må søke om fornyelse av sikkerhets sertifikatet minst hvert femte år. Disse utstedes for konkrete strekninger på jernbanenettet, og søknader om eventuelle endringer behandles på samme måte. I tillegg til sikkerhets sertifikat og lisens må jernbanevirksomhetene søke om tillatelse til å ta i bruk ny eller endret infrastruktur og kjøretøy, og lokførere må ha lokførerbevis utstedt av SJT. Virksomheter med taubane må ha driftsledere som har godkjent driftsledersertifikat fra SJT.

Virksomheter som får innvilget sikkerhets sertifikat eller driftstillatelse plikter å rapportere uønskede hendelser (UH) til SJT. Innholdet i enkeltrapporter følges opp hvis sikkerhetsmessige analyser tilsier behov for det. Ellers inngår UH-rapportene i SJTs database, blant annet som grunnlag for risikobildet for de enkelte bransjene. Tilsvarende følger vi opp bekymringsmeldinger fra publikum, varsler fra ansatte og tilrådninger fra Statens havari-kommisjon. Virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretninger er pålagt å dokumentere tekniske kontroller regelmessig.

Ulike tilsynsaktiviteter og veiledning, gjennomføres for å påse at virksomhetene arbeider systematisk for å opprettholde, og om nødvendig forbedre, det etablerte sikkerhetsnivået. Planen for tilsynsaktiviteter er basert på en vurdering av risikobildet for virksomheter og bransjer. Risikobildene etableres på grunnlag av statistikk basert på omfanget av virksomheten, uønskede hendelser, bekymringsmeldinger, varsler og tilrådninger, tidligere søknadsprosesser, tidligere tilsyn og tid gått siden forrige tilsyn. Risiko- og sårbarhetsanalyser for samferdselssektoren, som ligger til grunn for Samferdselsdepartementets strategi for samfunnsikkerhet, supplerer SJTs egne risikoanalyser av jernbanebransjen. Spesielt på området sikring er strategiens prioriterte områder overlappende med SJTs vurderinger.

Velfungerende jernbanemarkeder

Som uavhengig markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet er den viktigste oppgaven å påse at regelverket følges slik at markedsaktørene får tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på like vilkår. Rollen som markedsovervåker følger av EUs regelverk. Vi er klageorgan for aktører som mener seg diskriminert, forskjellsbehandlet eller krenket, og tar selv initiativ til å behandle saker om mulig uønsket markedsutvikling. I tillegg skal vi etter anmodning vurdere direktetildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting og avgjøre om nye kommersielle persontransporttjenester vil kunne skade den økonomiske likevekten i eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting. Vi rapporterer markedsdata årlig til EU-kommisjonen innenfor rammen av overvåkingen av jernbanemarkedet.

Vi samarbeider med andre markedsovervåkingsorgan i EU/EØS i konkrete saker og om å utvikle felles prinsipper og praksis, og har et omfattende internasjonalt samarbeid gjennom arbeidsgrupper i EU/EØS. Vi deltar, både i EU/EØS og nasjonalt, i arbeidet med regelverksutvikling innenfor markedsovervåking.

Aktiviteter

Tabell 4 viser omfanget av SJTs kjerneaktiviteter. Tallene er kommenterte i respektive avsnitt i dette kapittelet.

SJTs kjernevirksomhet – volumantall	2019	2020	2021	2022
Sikkerhet, sikring og samtrafikk – jernbane				
Nye, fornyede og endrede sikkerhetsattestifikater/ -godkjenninger og lisenser, SJT	9	16	13	3*
Nye, fornyede og endrede sikkerhetsattestifikater/ -godkjenninger og lisenser, ERA	<i>Nytt i tråd med EUs fjerde jernbanepakke</i>			2
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk infrastruktur	61	45	57	50
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk kjøretøy	95	95	77	121
Nye førerbevis	120	157	158	158
Tilsyn med sikkerhet	13	9	18	15
Dokumenttilsyn, sikkerhet	38	15	2	0
Tilsyn med sikring	<i>Inkludert i antallet for tilsyn sikkerhet</i>			7
Dokumenttilsyn, sikring	0	0	0	2
Innrapporterte unike uønskede hendelser, inkludert trikk og T-bane	24.524	22.874	22.789	24.091
Avsluttede rapporter fra Statens havarikommisjon	6	7	5	5
Sikkerhet – taubane				
Nye / avsluttede driftstillatelser	23	16	19 / 24	21 / 22
Tilsyn	44	13	8	53
Dokumenttilsyn	0	51	29	39
Nye driftsledersattestifikater for taubane	48	34	49	58
Innrapporterte uønskede hendelser	509	394	462	246
Sikkerhet – fornøyelsesinnretninger				
Nye / avsluttede driftstillatelser	66	40	23 / 26	37 / 24
Tilsyn	34	2	4	20
Dokumenttilsyn	0	2	41	36
Innrapporterte uønskede hendelser	229	85	193	261
Markedsovervåking – jernbane				
Mottatte klager	1	2	2	5
Ferdig behandlede klager	2	1	1	4
Regelverksarbeid – alle områder				
EU-rettsakter implementert	0	0	37	1
Utkast EØS-posisjonsnotater etter bestilling fra SD	8	10	3	1
Større regelverksarbeider ferdigstilt	8	0	3	2
Internasjonalt arbeid – representasjon i grupper (møterekker)				
Jernbane / jernbanemarked / taubane / fornøyelsesinnretning	34 / 9 / 7 / 1	36 / 9 / 5 / 3	37 / 11 / 5 / 3	26 / 9 / 3 / 0

*Endringer som følge av EUs fjerde jernbanepakke innebærer nytt grunnlag for beregning av antallet i forhold til tidligere år.

Styringsparametere

Tabell 5 viser resultater for SJTs styringsparametere knyttet til delmålene i tildelingsbrevet. Tallene er kommentert i respektive avsnitt i dette kapittelet. Tallene er akkumulert gjennom året.

Styringsparametere		2020	2021	T1-22	T2-22	2022
Tilfredsstillende sikkerhetsnivå: Aktører innen jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane driver sikkert						
Alvorlige hendelser: Antall ulykker og andre alvorlige hendelser på jernbane	TOG	867	761	279	598	820
	Trikk/ T-bane	24	15	8	29*	41
Avdekte alvorlige brudd: Antall avdekte alvorlige brudd på regelverk på jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane	TOG		31	1	2	3
	TAU		20	8	10	11
	FIN		8	0	10	13
Innrapporterte hendelser: Antall hendelser innrapportert innen taubane og fornøyelsesinnretninger	TAU	384	476	211	213	246
	FIN	85	198	10	161	261
Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering: Aktørenes selvevaluering av kompetansenivå og regelverkskjennskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen.	TAU og FIN	Se avsnitt om taubane og fornøyelsesinnretninger.				
Samfunnssikkerheten på jernbanen er god						
Avvik sikring: Antall avdekte alvorlige mangler innen beredskap knyttet til klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet, og sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner	TOG	12	8	17	20	20
Jernbanesystemet fungerer som forventet (tillatelser i henhold til TSI-er)						
Antall kjøretøy som hvert år har fått tillatelse til å ta i bruk ny ETCS-ombordutrustning	TOG	Nytt grunnlag for registrering fra 2022.				120
Andel (%) av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS	TOG	2	2	2	2	2
Antall tillatelser hvert år som gjelder å ta i bruk ny stasjon eller ombygd del av stasjon der tilgjengeligheten er i henhold til TSI-PRM	TOG	2	6	3	2	6
Tilfredsstillende sikkerhetsnivå	TOG	2	4	0	0	0
Velfungerende jernbanemarkeder:						
Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår						
Avdekte alvorlige brudd: Antall avdekte brudd på regelverk som vurderes som alvorlige	TOG		28	Registreringsgrunnlaget er under evaluering. Antallet er på samme nivå som i 2021.		
Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester						
Det rapporteres iht. risikobildet og som en kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer	TOG	Rapporteres som del av teksten i tertial- og årsrapporter.				
Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering: Aktørenes selvevaluering av kompetansenivå og regelverkskjennskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen.	TOG	Resultatene av ekstern undersøkelsene omtales i teksten i tertial- og årsrapporter. Undersøkelsen er ikke gjennomført i 2022.				
*Økningen skyldes strengere klassifiseringsrutiner hos T-banen.						

3.2 Mål fra nasjonal transportplan 2022–2033

SJT følger opp målet fra nasjonal transportplan 2022–2033 om nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken, gjennom tilsyn med norsk jernbane. Tilsvarende nullvisjon for drepte og hardt skadde følges opp mot taubaner og fornøvelsesinnretninger.

Vi har gjennom året jobbet for å innfri mål om «mer sikkerhet og effektive markeder per krone» på mange områder, og utviklingsoppgaver for 2023 reflekterer dette videre. Avsnittet om effektivisering viser noe av det som ble realisert i 2022. Vårt bidrag til bærekraft er primært gjennom å sørge for å fjerne hindringer i regelverket for innovasjon og nyutvikling i bransjene. Samme mål skal bidra til effektiv bruk av ny teknologi. Et eksempel på ny teknologi som vil bidra til økt sikkerhet er innføring av det digitale signalsystemet ERTMS på jernbanen.

Vårt oppdrag som markedsovervåkingsorgan, med å fremme et effektivt marked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår, bidrar til økt konkurranseevne, som i neste omgang gir «mer for pengene» og «enklere reisehverdag og for næringslivet».

3.3 Jernbanen – tilsyn med sikkerhet og sikring (delmål 1.1-1.3)

Regelverk og veiledning

EUs fjerde jernbanepakke er gjennomført i norsk rett fra 1. juni. Vi har vært forberedt på innføringen av regelverket, og vi har tilrettelagt for en god gjennomføring både for aktørene og SJT. Eksternt har vi videreført den etablerte kommunikasjonsplanen, og vi har gitt aktørene mulighet til å få nødvendig kunnskap om regelverket. I april holdt vi et nettmøte for bransjen om endringene i regelverk og i prosesser som følger med gjennomføringen av regelverket. Internt sørget vi for kompetanse og rutiner for å forvalte regelverket. Vi fortsetter arbeidet med å oppfylle gjennomføringsforpliktelsene, som blant annet omfatter informasjon og rapportering til Det europeiske jernbanebyrået (ERA). På samtrafikkområdet innebærer det også å notifisere og søke aksept hos ERA for nasjonale regler.

Sikkerhetssertifikater og lisenser

Den fjerde jernbanepakken har ført til innføring av et felles sikkerhetssertifikat. Jernbaneforetak som har et felles sikkerhetssertifikat, har adgang til jernbaneinfrastrukturen. Dersom en søknad om et felles sikkerhetssertifikat dekker flere land blir ERA sikkerhetssertifiseringsorgan. For søknader som omfatter Norge er SJT fortsatt ansvarlig for å vurdere de nasjonale reglene. Dersom søknaden kun gjelder for Norge, kan søkeren velge SJT som sikkerhetssertifiseringsorgan. Et felles sikkerhetssertifikat har erstattet sikkerhetssertifikater del A og B, men eksisterende sikkerhetssertifikat del A og B er gyldig inntil de skal endres eller fornyes. Søknad om felles sikkerhetssertifikat skal sendes gjennom ERAs søknadsportal one-stop shop (OSS). Første gang et jernbaneforetak søker i OSS blir det behandlet som søknad om nytt sertifikat, selv om det gjelder fornyelse eller endring. SJT har endret rutiner i tråd med ERAs regler. Alle søknader registreres og behandles gjennom systemet OSS. Som tabell 4 på side 9 viser, medfører endringen at antall søknader til SJT reduseres. Vi fornyer ikke A og B-sertifikater som fortløpende går ut, men erstatter dem med ett nytt felles sikkerhetssertifikat. Vi behandler heller ikke lenger søknader fra selskaper som trafikkerer i flere land, men bidrar til ERAs behandling der Norge er et av landene.

Totalt fem søknader om nytt felles sikkerhetssertifikat for trafikk i Norge er ferdigbehandlet i tråd med nytt regelverk etter 1. juni. To av disse gjaldt trafikk i flere land enn Norge. (Se tabell 4.) Samarbeidet med ERA fungerte godt i de to sakene, hvor vi vurderte samsvaret med norsk regelverk. Siden søknadsbehandlingen er gebyrfri i Norge, fakturerer SJT heller ikke ERA for vårt bidrag under behandlingen.

Veiledningen og behandlingen av søknader om felles sikkerhetssertifikat kan bidra til økt forståelse og etterlevelse av regelverket, og dermed økt sikkerhet. Søknadene som ble behandlet viser at en del virksomheter har utfordringer med å vurdere effekten av sine tiltak, og med å dokumentere gode risikovurderinger. Tilsvarende utfordringer finner vi gjennom våre tilsynsaktiviteter mot de samme virksomhetene.

SJT brukte omtrent to årsverk til søknadsbehandling og dialog med virksomhetene på dette området. Arbeidet er samkjørt med tilsynsvirksomheten mot virksomhetene etter samme regelverk.

Førerbevis for lokfører må fornyes etter ti år. 2022 var første året krav til fornyelse inntraff. 863 førerbevis ble fornyet. Det ble også utstedt 158 nye førerbevis.

Tillatelser infrastruktur

Vi fattet 50 vedtak knyttet til ny og endret infrastruktur. Det er Bane NOR, og i betydelig mindre grad T-banen, trikken i Oslo og Bybanen i Bergen, som står for søknadene. Antallet er på samme nivå som de siste tre årene. (Se tabell 4.) Eksempler på infrastrukturprosjekter er Gjøvikbanen, som har fått flere oppgraderte stasjoner, Follo-

banen, som har vært et viktig prosjekt gjennom flere år, Arna–Bergen-tunnelen, som ble satt i drift i desember, og Bybanen i Bergen. Bane NOR har jobbet for å åpne Norges første strekninger med ERTMS på nordre del av Gjøvikbanen og Nordlandsbanen i 2022, men åpningene er utsatt.

Gjennom søknadsbehandling og veiledning kan vi påvirke etterlevelsen av regelverket, og bidra til økt sikkerhet. I de store prosjektene i Bane NOR er det generelt god kontroll med etterlevelse av regelverket. Det er tett dialog med SJT. I mindre prosjekter ser vi større behov for veiledning. Tillatelsene vi gir for infrastruktur er i første omgang nesten alltid midlertidige og tidsbegrenset, siden det ved driftsstart ikke foreligger endelig dokumentasjon på samsvar med relevante tekniske spesifikasjoner for samtrafikk (TSI). Vi erfarer ofte at Bane NOR ikke overholder fristene for ferdigstillelse og sertifisering etter at anlegg er tatt i bruk.

Fire årsverk er primært satt av til veiledning og behandling av søknader om tillatelse for infrastruktur, og en andel av disse brukes også som støtte til tilsynsaktivitetene på området. Sakene behandles fortløpende når de kommer inn. Det kan likevel gå lang tid fra vi mottar en søknad til vedtak er gitt. Det skyldes at søknader sjelden inneholder tilstrekkelig informasjon, og at søkere ofte ikke sender fullstendig dokumentasjon før like før planlagt bruk av infrastruktur.

Det er et stort antall usikrede planoverganger i Norge, og det kan være betydelig risiko knyttet til disse. Regelverket krever at hastigheten til toget tilpasses siktforholdene for de som skal passere. På bakgrunn av søknad fra Bane NOR om unntak fra regelverkets krav til hastighet for mange hundre usikrede planoverganger, har vi i 2022 benyttet mye ressurser på å avklare om kompenserende tiltak fra Bane NOR opprettholder sikkerheten.

Tillatelser kjøretøy

Vi fattet 121 vedtak om kjøretøy i 2022. (Se tabell 4.) Vedtakene omfatter tillatelser til å ta i bruk nye eller ombygde jernbanekjøretøy som for eksempel har fått ny ombordutrustning for det nye signalsystemet ERTMS. Tillatelsene kan være tidsbegrensede eller permanente. Det dreier seg også om tillatelser til arbeidsmaskiner, T-bane, trikk og forstadsbane, samt vedtak for museumsbaner. Videre er også tillatelser til transport og test omfattet.

Nye rutiner for å behandle søknader om tillatelser for kjøretøy via OSS, ser i store trekk ut til å fungere godt. Trinn i saksbehandlingen er godt styrt, transparent og gir god kontroll på kvaliteten. Vi ser også utfordringer, og nye søknadsprosesser i OSS har vært krevende for aktørene i forbindelse med behov for omfattende ombygging av kjøretøy med ny ombordutrustning (ETCS/ERTMS). For å få kjøretøyene raskt nok ut i trafikk har bransjen understreket behov for raskere tidsbegrensede tillatelser utenfor OSS. Ordninger for dette er lagt på plass, for å sikre at trafikken i Norge ikke blir unødige skadelidende i en overgangsfase.

Vel fire årsverk benyttes til å behandle søknader om tillatelse for kjøretøy.

Tilsyn sikkerhet

Det ble gjennomført 10 systemrevisjoner, tre inspeksjoner og to ledelsesmøter. Prioriterte tema var risikovurderinger, rapportering av UH og kompetanse.

Vi fant avvik i alle tilsyn. De fleste virksomhetene erkjenner avvikene og arbeider målrettet for å lukke dem og forbedre sikkerheten. I ett tilfelle har vi vedtatt tvangsmulkt, som etterpå er pålagt. Her var det etter vår vurdering alvorlige svakheter i sikkerhetsstyringssystemet, og manglende forståelse av regelverkets krav.

Hos flere av virksomhetene som trafikkerer jernbanenettet fant vi at risikovurderingene knyttet til kjøring uten virksom automatisk togstopp (ATC) var mangelfulle. Virksomheten har blitt pålagt å forbedre rutinene sine for dokumenterte vurderinger av kjøring uten virksom ATC og har oppfylt påleggene.

Vi fant at flere virksomheter har mangler i dokumentasjonen, både av krav som stilles til lokførerkompetansen og av innholdet i gjennomført opplæring. Virksomhetene har etter våre pålegg utbedret dette.

Tilsyn gjennomført ved museumsbaner avdekket en rekke avvik fra regelverket, blant annet i dokumentasjon for vedlikehold, krav til sikkerhetskritiske komponenter, etterlevelse av egne krav til kompetanse, risikovurderinger og rapportering og oppfølging av uønskede hendelser. Alle våre vedtak knyttet til avvikene er fulgt opp av virksomhetene.

Vi har ført tilsyn med tre nye aktører, i tråd med våre rutiner for tilsyn i løpet av det første året etter innvilget sikkerhetssertifikat. Vi avdekket et betydelig antall mangler i hvordan sikkerhetsstyringssystemene fungerer og brukes etter oppstart, blant annet oppdatering av risikovurderinger, rapportering og oppfølging av uønskede hendelser og beskrivelser av kompetanse hos lokførere. Virksomhetenes egne evalueringer av effekten av tiltakene som er gjennomført etter tilsyn, viste at forbedringene ikke var tilstrekkelige. Vi fulgte videre opp med tilsynsmøter, som resulterte i ytterligere forbedring. Vi vil prioritere tilsyn hos disse aktørene også i 2023.

Vi følger opp Bane NOR spesielt på grunn av deres rolle som premissgiver for sikkerheten på jernbanen. Noen

planlagte aktiviteter ble nedprioritert som følge av ressursituasjonen, men vi gjennomførte en revisjon og tre inspeksjoner. Hovedtemaene var risikostyring med hovedvekt på endringer, vedlikehold, leverandørstyring i og ved spor og beredskap. Vi avdekket flere avvik som viser for liten grad av vurdering av den sikkerhetsmessige betydningen av endringer i interne prosesser. Ved utgangen av året gjenstod det fortsatt noe oppfølging av våre vedtak. Gjennom inspeksjoner har vi sett på ringerutiner ved planoverganger, og fant at ringerutinene ved flere av planoverganger ikke var operative. Forholdene er utbedret av Bane NOR, men vi vil følge opp med flere tilsvarende tilsyn i 2023. I tillegg har vi gjort en inspeksjon av tiltak i forbindelse med rassikring i Moss, hvor det ikke ble avdekket mangler.

Vi gjennomførte tilsyn hos to opplæringsentre. Begge disse tilsynene avdekket flere mangler i kvalitetssystemene, blant annet knyttet til registrering av opplæringsaktiviteter, oppfølging av tiltak etter evaluering av endt opplæring og dokumentasjon til sensorer. Manglene er fulgt opp.

Vi har gjennomført dokumenttilsyn med passasjerrettigheter med to passasjerselskaper, SJ AS og Go-Ahead. Tilsynene avdekket ingen mangler.

Det er gjennomført noen færre tilsyn mot sikkerhet på jernbanen enn i opprinnelig tilsynsplan, grunnet færre tilgjengelige ressurser. Nedprioriteringen har vært basert på vurdering av risiko.

Vi utviklet nye rutiner og nytt format for rapport og vedtak etter tilsyn. Hensikten med den nye rapporten er at det skal bli lettere å se begrunnelsen for våre vedtak og hva virksomheten må gjøre for å oppfylle dem. Vi arbeider kontinuerlig med å bli tydeligere overfor virksomhetene om forventet sikkerhetsstandard.

Det ble gjennomført en anonym og frivillig spørreundersøkelse om beredskap rettet mot alle jernbaneforetakene. Målet var å kartlegge om pandemiens restriksjoner førte til dårligere muligheter til å øve på ulykker og hendelser. Under halvparten av virksomhetene svarte på undersøkelsen, og vi kan dermed ikke konkludere entydig. Halvparten av de som svarte hadde gjennomført de planlagte beredskapsøvelsene sine. Svært få hadde vurdert den sikkerhetsmessige betydningen av den manglende gjennomføringen.

Styringsparametere

Foreløpige tall tyder på at det var 19 jernbaneulykker knyttet til tog i 2022, mot 24 i 2021. Forskjellen skyldes færre sammenstøt med gjenstand (nedriving av kjøreledning), men vi har ikke grunnlag for å konkludere med om nedgangen er tilfeldig eller et resultat av et systematisk arbeid for å hindre nedriving. Det var to som døde som følge av jernbaneulykker i 2022, to flere enn i 2021. Det var ingen alvorlig skader i 2022, mot én i 2021.

På T-banen var det fire jernbaneulykker i 2022, mot seks i 2021. Det var ingen alvorlig skadde passasjerer i 2022 verken på T-bane eller trikk.

Vi har registrert 820 alvorlige hendelser, som også inkluderer ulykker, på jernbanen. Vi ser så langt ingen tydelig utvikling siden vi startet med å registrere denne styringsparameteren i 2020. (Se tabell 5.) Antallet innrapporterte uønskede hendelser har økt noe fra tidligere. (Se tabell 4.) Vi har ikke tilstrekkelig grunnlag for å konkludere på om økningen skyldes naturlige variasjoner fra år til år, eller om det betyr at virksomhetene i større grad følger reglene for innrapportering.

Antallet avdekte alvorlige brudd innen jernbane er betydelig lavere enn i 2021 som følge av en endring i kriteriene for registrering. (Se tabell 5.) De tidligere kriteriene var upresise. Nå regnes kun avvik der strengere sanksjoner enn vanlige pålegg legges.

Cirka fem årsverk er dedikert aktiviteter innen tilsyn med sikkerhet på jernbanen.

Tilsyn sikring

Innenfor tilsynsområdet sikring på jernbanen er det planlagte tilsynsprogrammet gjennomført med noen unntak. Som følge av færre tilgjengelige ressurser enn forutsatt, ble tre tilsyn utsatt til 2023 og ett tilsyn redusert i omfang. Endringene er vurdert å være akseptable basert på vårt risikobilde. Tilsynsprogrammet for 2022 omfattet både infrastrukturforvalter, jernbaneselskapene og T-banen. Dokumenttilsyn omfattet virksomheter som vi hadde ført sikringstilsyn med tidligere. Følgende temaer var prioritert:

- Risikostyring
- Kompetanse
- Beredskap
- Digital sikkerhet
- Leverandørstyring
- Ledelsens engasjement

Tilsynene viste at ledelsen i en del virksomheter fortsatt ikke prioriterer sikringsarbeidet. Våre funn viser mangel-

full styring av leverandører med betydning for sikring, særlig for digital sikkerhet. Resultatene viser og at virksomhetene har et mer bevisst forhold til å gjennomføre risikovurdering enn før, men det er fortsatt mangler ved systematisk oppfølging av risikovurderingene og iverksettelse av identifiserte sikringstiltak.

Vi har brukt ressurser på å veilede virksomhetene om kravene i sikringsforskriften i forbindelse med tilsyn. Fra 1. juli 2022 er virksomheter som driver trikk og forstadsbane også omfattet av sikringsforskriften, og vi har særskilt veiledet disse.

Sikring var et tema på SJT-konferansen i 2022, og tilbakemeldingene under konferansen og i evalueringen etterpå tyder på at virksomhetene satte pris på dette.

Vi har brukt omtrent to og et halvt årsverk på tilsyn med sikring. I tillegg har vi involvert ressurser fra fagområdene sikkerhet og tillatelser på jernbanen, samt eksternt bistand.

Samfunnssikkerhet

SJT har etablert egen strategi for arbeidet med samfunnssikkerhet, som følger av krav og prioriteringer i SDs strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren av 2020, i tillegg til konkrete oppdrag i tildelingsbrevet. Vår rolle innen samfunnssikkerhet er nært knyttet til vårt samfunnsoppdrag om å være en pådriver for sikkerhet, sikring og beredskap i bransjen. Vi er også en faglig rådgiver for SD innen våre kompetanse- og ansvarsområder.

I oppfølgingen av strategien har vi i 2022 arbeidet med å tydeliggjøre vår rolle og våre ansvarsoppgaver, både internt og overfor SD. Vår mest synlige aktivitet er tilsyn, hvor vi etterser at sikkerheten og beredskapen på jernbanen, som en viktig del av samfunnssikkerheten, er god. Men aktiviteten omfatter også vår rolle som tillatelsesmyndighet. Vi som tillatelsesmyndighet har oversikt over hvilke virksomheter som har tillatelse, hvilke aktiviteter de utfører og hvilken type kjøretøy de besitter, i de tilfeller hvor SD skal pålegge transportoppdrag.

I 2022 fikk vi gode avklaringer på vår rolle overfor SD, både gjennom møter og håndtering av ulike oppdrag. Et eksempel er deltagelse i det rådgivende forumet for sivil transportberedskap sommeren 2022, knyttet til forsyningsikkerhet mv. Her så vi tydelig at vi har relevante vurderinger og informasjon og råd å bidra med, som andre aktører nødvendigvis ikke besitter. En effekt av vår økte involvering på slike arenaer vil være at SDs beslutningsgrunnlag styrkes i ulike krise- og beredskapssituasjoner.

Gjennom tilsyn og veiledning har vi særlig fulgt opp om jernbanevirksomhetene har etablert effektive styrings-systemer for sikkerhet og sikring, og at de etterlever og kontinuerlig forbedrer disse systemene. Digital sikkerhet har vært et tema i alle tilsyn etter sikringsforskriften. Vi forventer at effekten av virksomhetenes oppfølging av våre vedtak er at de bedre etterlever kravene innen sikkerhet og sikring og dermed øker samfunnssikkerheten.

På oppdrag fra departementet har vi tidligere utarbeidet en ny forskrift om nasjonal beredskap på jernbane og revidert sikringsforskriften, som begge trådte i kraft 1. juli 2022. I den forbindelse har vi veiledet virksomhetene som er underlagt forskriftene. Vi planlegger å gjennomføre tilsyn etter den nye forskriften om nasjonal beredskap i 2023.

Styringsparameter «avvik sikring» viser en økning i antall avvik fra fjoråret. (Se tabell 5.) Dette underbygger konklusjonen over om blant annet manglende prioritering av sikringsarbeidet, men viser også at de prioriterte temaene på tilsyn treffer godt.

3.3.1 Jernbanesystemet fungerer som forventet

Tabell 5 viser styringsparameterne som indikerer utviklingen av jernbanesystemet i retning av økt samtrafikk og harmonisering med etterlevelse av TSI-er og regelverket ellers i EU/EØS.

Antall kjøretøy som i 2022 fikk førstegangstillatelse til å ta i bruk ny ETCS-ombordutrustning var 120. I 2021 var antallet 41. Denne typen ombordutrustning er nødvendig for å kunne trafikkere på jernbanenett med ERTMS.

Andelen av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS er fortsatt på to prosent, som vi 2021. Åpning av strekninger med ERTMS på delene av Gjøvikbanen og Nordlandsbanen, som var planlagt i 2022, er utsatt av Bane NOR.

Antall tillatelser til å ta i bruk ny stasjon eller ombygd del av stasjon der tilgjengeligheten er i henhold til TSI-PRM, var totalt 6 i 2022. Kravet i denne tekniske forskriften innebærer at alle nye eller ombygde stasjoner skal ha universell utforming tilpasser personer med redusert mobilitet.

Det var ingen jernbanekjøretøy bygd helt i henhold til TSI-LOC og PAS som fikk førstegangstillatelse til bruk i Norge i 2022. I 2021 fikk fire kjøretøy tillatelse fullstendig i henhold til kravene i denne TSI-en.

3.4 Jernbanemarkedet (delmål 2.1–2.2)

Klager på tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester

Som markedsovervåker mottok vi fem klager i 2022. (Se tabell 4.) Dette er en betydelig økning sammenliknet med de siste tre årene, og det høyeste antallet vi har mottatt på et år. Økningen kan ha flere årsaker. I de siste årene har vi arbeidet med å informere og veilede aktørene om regelverket. De kan ha blitt bedre kjent med sine rettigheter og muligheten til å klage til oss. Økningen kan også skyldes at det er flere aktører på sporet. I tillegg kom det nytt regelverk på plass i 2021. Noen av klagenes er knyttet til forståelsen av de nye reglene.

I 2022 har vi fattet vedtak i fire klagesaker.

- Green Cargo AB klaget på at Bane NOR ikke ga økonomisk kompensasjon for økte driftskostnader i forbindelse med at bane- og byggearbeider på Alnabru godsterminal førte til redusert kapasitet på terminalen. SJT konkluderte med at klagen ikke kunne tas til følge.
- Onrail AS klaget på Bane NORs endrede sporbruksplan i forbindelse med utskiftningen av en løftekran på Alnabru godsterminal. Vi fant at endringene i sporbruk ikke var i tråd med jernbaneforskriften, og påla Bane NOR å gjennomføre en ny tildelingsprosess for de aktuelle terminalsporene.
- En klage fra Vy-gruppen var knyttet til Bane NORs prosess med å fordele midlertidig begrenset infrastrukturkapasitet mellom Drammen og Asker i rutetermin R23, som følge av byggearbeider på Drammen stasjon. SJT fattet et vedtak som førte til at Bane NOR har endret sine rutiner for slike prosesser.
- En klage fra Flytoget gjaldt fordeling av plattformspor på Oslo S. SJT fant at Bane NOR hadde brutt reglene om behandling av søknader om ruteleier og håndtering av interessekonflikter i jernbaneforskriften. Vi påla Bane NOR å synliggjøre at alle søkere kan søke om spesifikke spor på stasjoner. Vi påla også Bane NOR i større grad å ta hensyn til alle forhold søkere om sportilgang kan bli stilt overfor, i tråd med reglene i jernbaneforskriften.

Vi forventer at vedtakene våre bidrar til bedre forståelse for, og etterlevelse av, reglene om markedstilgang, og dermed til mer velfungerende jernbanemarkeder.

De fleste klagenes vi mottar som markedsovervåker er knyttet til Bane NOR som infrastrukturforvalter. Stort sett erfarer vi at Bane NOR følger opp pålegg i konkrete klagesaker innenfor fristene. Men vi ser også at brudd på de samme reglene i jernbaneforskriften gjentar seg. Spesielt gjelder det reglene om fordeling av infrastrukturkapasitet (spor). Vi har i flere vedtak og i veiledningsmøter pekt på at fordeling av spor skal skje årlig, og etter den formaliserte prosessen som er tydelig beskrevet i jernbaneforskriften.

Endringer i reglene om overtredelsesgebyr for brudd på jernbaneforskriften

På oppdrag fra SD utarbeidet vi i 2022 et forslag til endringer i jernbaneforskriften som gjør det mulig å bruke overtredelsesgebyr som et effektivt sanksjonsmiddel mot brudd på reglene om ikke-diskriminerende tilgang til jernbanemarkedene. Vi tror at mulighetene for å kunne bli ilagt overtredelsesgebyr vil virke preventivt og disiplinere aktørene i jernbanemarkedet til å følge reglene som vi forvalter, i større grad enn de gjør i dag.

Veiledning og dialogmøter

Vi har i 2022 hatt flere veilednings- og dialogmøter med Bane NOR om prosjekter og tiltak på markedsområdet. Vi har blant gitt innspill og veiledning til deres forslag om å endre beregningsmetode for infrastrukturavgifter og påslag gjeldende fra 2024. Vi har også gitt innspill til Bane NORs forslag til ny metode for å beregne samfunnsøkonomisk verdi på ruteleier i situasjoner med kolliderende søknader, og om et pågående prosjekt for å endre måten togtruter fordeles på, det såkalte Time Table Redesign (TTR). Vi erfarer at veiledningen har hatt positiv effekt på Bane NORs valg av analyse- og beregningsmetoder for avgiftene, og at de er mer i samsvar med regelverket.

Vi har i 2022 jobbet med å forbedre og fornye informasjonen på nettsidene våre om klagemuligheter, hvilke rettigheter og plikter aktørene har, om regelverket med videre. Dette er et virkemiddel som utfyller klagesaksbehandling, tilsynssaker på eget initiativ og individuell veiledning av enkeltaktører.

Dom i Flytogsaken

Tidlig i 2022 kom Borgarting lagmannsretts dom i saken om gyldigheten av vedtak truffet av SJT, hvor Bane NOR SF ble pålagt å betale tilbake deler av kjørevegsavgiften Flytoget hadde betalt for bruk av jernbanesporene på Gardermobanen i årene 2017, 2018 og 2019. Lagmannsretten opphevet vårt vedtak. Vi er uenig i premisser og konklusjon i dommen, og anket saken inn for Høyesterett. Ankeutvalget besluttet i mai at saken ikke slipper inn til Høyesterett, og dommen fra lagmannsretten blir stående.

Samarbeid i EU/EØS

SJT deltar i og følger opp samarbeidet med andre markedsovervåkingsorgan i Europa om utvikling av felles praksis. Samarbeidet foregår gjennom organisasjonen IRG-Rail¹ og ENRRB² som ledes av EU-kommisjonen.

EU-kommisjonen har tatt initiativ til å gjennomgå og eventuelt endre rammevilkår og regelverk om fordeling av infrastrukturkapasitet, særlig for grenseoverskridende godstransport. SJT har samarbeidet med de andre markedsovervåkerne i IRG-Rail om et felles grunnlagsdokument som oppsummerer innspillene våre. Vi har også levert et eget innspill til «Impact Assessment» til EU-kommisjonen.

Markedsovervåkerne i IRG-Rail har i 2022 ferdigstilt sin årlige markedsrapport. Rapporten hadde særlig søkelys på effektene av covid-19-pandemien på markedene for jernbanetransport. Disse rapportene er viktige for å holde oversikt over markedsutviklingen i jernbanemarkedene i Europa, og de brukes som kilde av mange interessenter.

Markedspilaren av EUs fjerde jernbanepakke ble gjennomført i norsk rett i 2021, sammen med flere forordninger knyttet til det såkalte SERA-direktivet. EUs fjerde jernbanepakke ble tatt inn i EØS-avtalen i 2022. I den forbindelse utførte vi de siste formalitetene knyttet til gjennomføringen av forordningene.

Det har vært stor interesse for saker om markedstilsyn. Antallet innsynssaker som er behandlet i 2022, har økt betydelig.

Ressurser

Vi benyttet cirka fem og et halvt årsverk i 2022 mot markedsovervåking. Ressursene har ikke vært tilstrekkelige til alle ønskede aktiviteter. Vi har blant annet ikke kunnet prioritere å ta opp saker på eget initiativ.

3.5 Taubaner – tilsyn med sikkerhet (delmål 1.1)

Regelverk og veiledning

Ny taubaneforskrift, som trer i kraft fra 1. juli 2023, ble vedtatt i 2022. De viktigste endringene fra gjeldende forskrift er at vi fjerner kravet om at driftsleder skal være sertifisert, at krav til driftsleder blir gjort tydelig i en ny bestemmelse, at krav til akseptabelt sikkerhetsnivå defineres i en ny bestemmelse og at kravene til sikkerhetsstyringssystemet blir tydeligere. Vi har prioritert godt og forståelig språk i forskriften.

Vi vil publisere veiledende kompetansekrav for driftsledere av ulike taubaner i forbindelse med at forskriften trer i kraft. Målet er bedre etterlevelse av kravene, og positiv utvikling av sikkerhetsnivået. Det er virksomhetene som skal vurdere at driftslederen har tilstrekkelig kompetanse. For SJT vil det bety at oppgaven med å eksaminere kandidater bortfaller.

Tillatelser

Vi innvilget 21 nye driftstillatelser i 2022. (Se tabell 4.) 22 tillatelser ble trukket tilbake, primært som følge av virksomheter som legger ned taubaner. Antallet er på samme nivå som de siste fire årene, bortsett fra en liten nedgang i 2020 som følge av koronapandemien.

I dialogen med søkere om driftstillatelse kvalitetssikrer vi samsvar med regelverket basert på søkerens dokumentasjon. Gjennom vår tilbakemelding om søknad og veiledning, bidrar vi til økt forståelse og etterlevelse av regelverket, og dermed sikkerheten.

Cirka halvannet årsverk brukes til området tillatelser for taubaner. Vi behandler meldinger og søknader fortløpende når vi mottar dem, og har ikke noe etterslep. Total tid fra søknad til vedtak kan likevel være lang som følge av at søkere bruker tid på å utarbeide fullstendig dokumentasjon.

Tilsyn

Vi gjennomførte 92 tilsyn totalt med virksomheter med taubane. (Se tabell 4.) Det var litt færre enn planlagt, men betydelig flere enn de foregående år.

38 av tilsynene var rettet mot skitau. Tilsynene var begrenset til forskriftskrav om drift og teknisk tilstand i anleggene. Ved kun å se på disse delene fikk vi muligheten til å besøke mange virksomheter i løpet av kort tid innenfor et avgrenset geografisk område. Denne prioriteringen er i tråd med vårt risikobilde, da skitrekk trekker passasjerene opp langs bakken, og dermed har noe mindre potensial for store ulykker. Vår konklusjon er at det stort sett

¹ Independent Regulators' Group – Rail

² European Network of Rail Regulatory Bodies

er sikker drift i disse anleggene. Noen få aktører med betydelig avvik fra regelverket har fått pålegg om utbedring, og noen vil stå på programmet for fullt stedlig tilsyn i løpet av de neste årene.

Det ble gjennomført 15 tilsyn med stedlig verifikasjon i anlegg. Tilsynene ble gjennomført todelt. Første del var en gjennomgang av sikkerhetsstyringssystem i et digitalt møte, mens andre del var et besøk i anlegget noen dager senere. Opplegget medfører en betydelig effektivisering og forenkling for oss, og til dels også for virksomhetene. Tilsynene avdekket betydelige mangler i dokumentasjonen av sikkerhetsstyringssystemene. Mange pålegg om utbedring er ferdig gjennomført, mens andre fortsatt følges opp.

Vi gjennomførte 39 dokumenttilsyn med spesielle inspeksjoner som tema. Spesielle inspeksjoner innebærer at relevante komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingspenninger undergis ikke-destruktive prøvinger. Dette er spesielt viktig for sikker drift i anleggene. 26 av tilsynene er avsluttet, og av disse fikk 11 virksomheter varsel om stans av driften i anlegget, sju virksomheter fikk vedtak om å stanse og sju følges fortsatt opp. Resultatene indikerer det vi har avdekket under et stort antall dokumenttilsyn de siste tre årene, at flere virksomheter ikke har fulgt opp kravene i det nye regelverket fra 2017. Dokumenttilsyn er en effektiv måte å få på plass et viktig element i sikkerheten, og våre pålegg tvinger virksomhetene til å dokumentere kontroll av sikkerhetskritiske komponenter i gamle taubaner.

Styringsparametere

Vi har registrert sju taubaneulykker i 2022. Det var ingen dødsfall, men flere alvorlige skader på passasjerer.

Vi har avdekket 11 alvorlig brudd på regelverket for taubane i 2022. Det er betydelig færre enn foregående år. På grunn av det lave aktivitetsnivået i pandemiårene 2020 - 2022 kan vi ikke bruke tallene til å si noe om utvikling av sikkerhet.

Vi registrerer både i vår database og under tilsyn at mange virksomheter fortsatt ikke rapporterer uønskede hendelser (UH) til oss, og at vi fortsatt ikke har nådd målene på dette området. Tabell 5 viser en negativ utvikling fra 2021. Tallene i 2020 og 2021 skyldes lavere aktivitetsnivå som følge av pandemiltak. Starten av 2022 var også påvirket av pandemi, men det er ikke en tilstrekkelig forklaring på nedgangen i 2022 i forhold til 2021. Dette skal vi jobbe videre med.

Modenhetsmodell for tre taubanetyper

I 2021 ble det lagt opp til at SJT skal rapportere på en ny styringsparameter; «Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering: Aktørenes selvevaluering av kompetansenivå og regelverkskjennskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen». Arbeidet med å etablere parameteren resulterte i år i modenhetsmodeller for tre typer taubaner, se eksempel i figuren. Modellene er basert på modenhetsmodellen utviklet av ERA for jernbane, med utgangspunkt i ti sentrale forskriftskrav.

Vi har innhentet virksomhetenes vurdering av egen etterlevelse av kravene gjennom anonyme spørreundersøkelser, hvor 74 prosent av virksomhetene med taubaner svarte. SJTs interne vurderinger er basert på tilsvarende interne undersøkelser, med en påfølgende intern diskusjon og kalibrering av nivå for etterlevelse. Resultatet for 2022 er modeller for skitrekke og skitau, stolheiser og totausbaner. Planen er å gjenta vurderingene, og måle utvikling. Eksemplet viser at det er vesentlig forskjell mellom virksomhetenes og SJTs vurdering av hvor godt virksomhetene tilfredsstiller regelverket.



Ressursbruk

Vi har satt av i underkant fem årsverk til tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger. En liten overvekt av ressursene brukes på taubaner. Vi har erfart at det nye regelverket fra 2017 har ført til et stort behov for tilsyn, og at tilsynene avdekker avvik i større grad enn ventet, avvik som det i ettertid er ressurskrevende å følge opp. Vi har påbegynt et arbeid med å vurdere tilsynsintervaller, metoder og virkemidler for tilsyn som gjenspeiler risiko og tilsynsobjektene særegenheter.

3.6 Fornøyelsesinnretninger – tilsyn med sikkerhet (delmål 1.1)

Regelverk og veiledning

Ny tivoliforskrift som trer i kraft fra 1. januar 2023 ble vedtatt i 2022. De viktigste endringene er at kravet om å ha en driftsleder er fjernet og at kravene til sikkerhetsstyringsystemet er gjort tydeligere. Vi har prioritert bruk av godt og forståelig språk i forskriften. Målet er bedre etterlevelse av kravene og en videre utvikling av sikkerhetsnivået.

Tillatelser

SJT behandlet 44 søknader om ny eller endret fornøyelsesinnretning i 2022, hvorav 37 fikk innvilget driftstillatelse. (Se tabell 4.) Samtidig ble det innlevert eller trukket tilbake 24 tillatelser, de fleste som følge av at virksomhetene har kassert gamle innretninger på eget initiativ, spesielt innenfor tivoli og oppblåsbare innretninger.

I løpet av året endret vi praksis for å vurdere dokumentasjonen på akseptabelt sikkerhetsnivå for hoppeslott og oppblåsbare innretninger. Vi stiller nå strengere krav til sikkerhetsnivået, og i praksis betyr det at søkerens samsvarserklæringer med en anerkjent standard må identifisere hoppeslottet, for eksempel med et bilde eller et serienummer. Endringen førte til at en del virksomheter fikk avslag på søknaden, og andre valgte å ikke søke. Dette antar vi bidrar til å øke sikkerheten i hoppeslott og andre oppblåsbare innretninger. Arbeidet ble initiert som følge av rapporter fra svenske myndigheter om tilsvarende endringer og effekter.

Det er en økning i antallet typer fornøyelsesinnretninger, og SJT får mange spørsmål om søknadsplikt. Vi antar det blant annet kan skyldes at produsentene av nye typer innretninger informerer kjøperen om mulig krav til tillatelser, og ser det som positivt for sikkerheten.

I løpet av året ble det lagt et grunnlag for et større prosjekt for å forenkle søknadsprosessen for driftstillatelser for fornøyelsesinnretninger. Vi ser store forskjeller i kvaliteten på søknadene, og bruker mye ressurser på veiledning. Vår tilsynsaktivitet mot virksomheter med tillatelse viser også at en del virksomheter ikke etterlever eller oppdaterer sitt sikkerhetsstyringsystem i tilstrekkelig grad. Prosjektet skal resultere i at vår kommunikasjon og saksbehandlingsprosess er bedre tilpasset søkerens behov. Samtidig regner vi med å kunne redusere vår ressursbruk per søknad. En rekke kvantitative parametere knyttet til søknadsbehandling er kartlagt, inkludert en brukerundersøkelse hos de som fikk en søknad behandlet hos oss i løpet av det siste året.

To årsverk er satt av til å behandle søknader om driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger. Vi behandler stort sett søknader fortløpende når vi mottar dem, og har ved slutten av året ikke noe etterslep. Total tid fra søknad til vedtak kan likevel være lang som følge av at søkere bruker tid på å utarbeide fullstendig dokumentasjon under søknadsprosessen.

Tilsyn

Vi gjennomførte 20 tilsyn med stedlig verifikasjon hos virksomheter med fornøyelsesinnretninger. (Se tabell 4.) Det var litt færre enn planlagt grunnet omprioriteringer, men betydelig flere enn de foregående år. Endringene ble vurdert i forhold til sikkerhetsmessig betydning. Tilsynene ble gjennomført todelt, tilsvarende som for taubane, hvor første del var dokumentgjennomgang i et digitalt møte og andre del er en stedlig verifikasjon. Alle de viktigste regelverkskravene var tema for tilsynene. Det ble funnet avvik hos alle virksomhetene. Halvparten hadde mangler i merking av innretning med innretningsnummer. Merking er viktig for at kunder skal kunne sjekke i vårt register at virksomheten har tillatelse. Halvparten hadde mangler knyttet til beredskap og øvelser. Flere virksomheter hadde mangler i instruks for driftsleder, for eksempel manglende presisering av myndighet til å stanse en innretning ved behov. Noen hadde mangler i sine risikovurderinger. De fleste virksomhetene har utbedret forholdene, og de resterende følges fortsatt opp.

Det ble gjennomført 36 dokumenttilsyn knyttet til årlig uavhengig teknisk kontroll av fornøyelsesinnretninger. Seks virksomheter hadde ikke gjennomført denne typen kontroll. Fire virksomheter valgte å levere inn driftstillatelsen som følge av våre krav. Generelt viste tilsynene at kvaliteten på rapporter fra uavhengig teknisk kontrollorgan var betydelig bedre enn tidligere år. Dette antar vi har ført til mindre risiko for ulykker. Vi har konkludert med at vi de neste årene kan rette vår ressursbruk mot andre deler av regelverket.

Styringsparametere

Vi har registrert to ulykker i fornøyelsesinnretninger i 2022, begge i klatreparker, og med alvorlige skader på gjester. Vi har også avdekket 13 alvorlig brudd på regelverket for fornøyelsesinnretning. (Se tabell 5.) Tallet er høyere enn for 2021, men på grunn av det lave aktivitetsnivået i pandemiårene 2020 - 2022 kan vi ikke bruke tallene til å si noe om utvikling så langt.

Vi registrerer i vår database Synergi at svært mange av virksomhetene aldri rapporterer uønskede hendelser. Basert på forskriftskravet til rapportering av ulike typer hendelser har vi grunn til å anta det er en kraftig underrapportering i bransjen, og at vi så langt ikke har nådd målet om økt rapporteringsgrad.

Modenhetsmodeller for fem bransjer innen fornøyelsesinnretning

Rapportering på ny styringsparameter; «Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering (...)» ble startet også for fornøyelsesinnretninger. Det ble etablert modenhetsmodeller for fem typer fornøyelsesinnretninger; tivoli, vannrutsjebaner, klatreparker, hoppeslott og gokart.

Vi har innhentet virksomhetenes vurdering av egen etterlevelse av kravene gjennom anonyme spørreundersøkelser, hvor 65 prosent av virksomhetene med fornøyelsesinnretning svarte. SJTs interne vurderinger er basert på tilsvarende interne undersøkelser, med en påfølgende intern diskusjon og kalibrering av nivå for etterlevelse. Planen er å gjenta vurderingene, og måle utvikling. Som det fremgår av eksemplet, er det også her vesentlige avvik mellom virksomhetenes og SJTs vurdering av oppfyllelse av regelverket.



4 Styring og kontroll i SJT

4.1 EØS-arbeidet

SJT deltar i internasjonalt samarbeid for å ivareta Norges interesser innenfor våre ansvarsområder. I 2022 fikk vi utvidet vårt oppdrag med å følge opp regelverksinitiativer i EU. På områder der vi har forskriftsmyndighet skal vi innhente innspill fra bransjen, klarere norske posisjoner og forberede for gjennomføring i EØS-avtalen og i norsk rett uten forutgående bestilling fra departementet. Vi har tilpasset våre interne systemer for disse oppgavene, og for bedre å ivareta forventningene fra rapporten Departementenes EØS-arbeid. I 2022 har vi oppfylt fristene til EU/EØS-arbeidet i tråd med utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets strategi.

Vi følger EUs regelverksarbeid på våre områder, og deltar i mange arbeidsgrupper under Kommisjonen og ERA. Vi vurderer fortløpende hvilke internasjonale møtetrekker vi bør delta i for mest effektivt å ivareta norske interesser når det gjelder rettslig og faglig utvikling på områdene vi har ansvaret for. Interne verktøy for kompetanseheving og informasjonsdeling om internasjonalt arbeid utvikles fortløpende.

Her er noen viktige saker fra 2022:

- SJT har deltatt i arbeidet med ERAs «TSI revision package 2022 – Digital Rail and Green Freight», som innebærer en samlet revisjon av de fleste TSI-ene i EU.
- EU-kommisjonen reviderer førerdirektivet, med plan om å ferdigstille arbeidet sommeren 2023. Vi har nedsett en intern arbeidsgruppe som har gitt innspill til høringen av Call for Evidence, og løpende svart ut spørreskjemaer fra Kommisjonen. Vi har også presentert den norske modellen for Kommisjonen sammen med Samferdselsdepartementet (SD), Jernbanedirektoratet, Lokførerskolen og Norsk Lokomotivmannsforbund for å bidra til bredere kunnskap.
- I tillegg har vi arbeidet med norske synspunkter på EU-kommisjonens mobilitetspakke, kjent som «Efficient and green Mobility package». Alle forslagene i pakken inngår i ambisjonen til European Green Deal («den grønne given») om å redusere utslippene fra transportsektoren med 90 prosent innen 2050. Pakken er også en del av EUs mobilitetsstrategi, som skal bidra til å modernisere det europeiske transportsystemet.

4.2 Risikovurderinger og internkontroll

Risikovurderinger

SJT's ledelse gjennomfører en overordnet risikovurdering ved starten av budsjettåret. Denne er utgangspunkt for risikostyrende tiltak. Risikobildet oppdateres regelmessig, og status rapporteres ved slutten av første og andre tertial som vedlegg til tertialrapport. Her følger en oppsummering av de viktigste risikoene som er håndtert gjennom året:

1. Risiko knyttet til ikke å ha tilstrekkelig med ressurser til å behandle søknader om ombordutrustning på tog, med lang saksbehandlingstid og forsinket utrulling av ERTMS som konsekvens. Det var spesielt flere hundre søknader fra Bane NOR om midlertidig tillatelse for usikrede planoverganger som var utgangspunktet for bekymringen. Vi opprettholdt kort saksbehandlingstid for søknadene vedrørende ombordutrustning ved å tilføre nye ressurser til området, og ved å finne en effektiv løsning på søknadene fra Bane NOR om usikrede planoverganger.
2. Risiko knyttet til muligheten for negativ effekt på aktørenes tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår som følge av at Bane NOR på flere områder ikke etterlever regelverket, blant annet om avgifter for bruk av spor og allokering av ruteleier. Feil og diskriminerende priser, og diskriminerende tilgang, samt andre brudd på regelverket, fører til at markedene ikke fungerer best mulig. Tross veiledning og tett dialog med Bane NOR anser vi ved slutten av året at risikoen knyttet til velfungerende jernbanemarkeder er uendret. Det vil si at konkurransen fortsatt er begrenset, og det er betydelige etableringsbarrierer i markedet. I godsmarkedet er manglende kapasitet på sporet et hinder for at nyetablerte aktører kan utvide virksomheten sin og konkurrere med større aktører. I persontransportmarkedet ser vi en positiv utvikling i det at Jernbanedirektoratet legger opp til forhandlinger med både Vy og Flytoget når de skal tildele offentlige avtaler direkte. Vi er derimot bekymret for en mulig monopolsituasjon over tid i markedet for tilbringerreiser med jernbane til Oslo lufthavn. Håndtering av denne risikoen videreføres til 2023.
3. Risikoen knyttet til manglende ressurser for å gjennomføre alle planlagte oppgaver som markedsovervåker og fellesoppgaver for SJT som følge av permisjoner, sykefravær og turnover, samt en økning i antall klager og oppgaver. Denne situasjonen inntraff og førte til at noen planlagte oppgaver måtte nedprioriteres. Risikoen videreføres til 2023.

Internkontroll

Fastsatte mål og resultatkrav er i all hovedsak oppnådd. Det er ikke avdekket vesentlig styringssvikt, feil og mangler, og det var ingen revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen.

Høsten 2021 engasjerte vi konsultentselskapet PwC til en modenhetsvurdering av internkontrollen, med utgangspunkt i statens økonomiregelverk og DFØs veiledning og verktøy for selvevaluering. Vurderingen baserte seg på spørreundersøkelser til ansatte og ledere, og gjennomgang av dokumentasjon. PwC konkluderte med at SJT har internkontroll i tråd med grunnleggende krav. Ledelsen har internkontroll på dagsordenen, og følger systematisk opp. Ansvar, myndighet og roller er tydeliggjort. Omfanget av og innretningen på internkontrollen er tilpasset SJTs egenart, risiko og vesentlighet, og den er enhetlig på tvers av organisasjonen. Internkontrollen er formalisert, dokumentert og tilgjengelig i policyer og et hierarki av styrende dokumenter, og for øvrig innebygd i prosesser og aktiviteter. PwCs viktigste anbefalinger var å stramme opp skillet mellom ulike typer styrende dokumenter, forbedre rutineene for å holde dokumentene oppdatert og etablere en felles begrepsforståelse av internkontroll.

Vi jobber fortsatt med å følge opp tiltak etter evalueringen av internkontrollen fra 2021. De fleste anbefalingene vi fikk fra innleid ekstern bistand er gjennomført, og de viktigste elementene av internkontrollen fungerer godt. Men vi har sett et behov for å modernisere og forenkle styringssystemet, blant annet ved å få et bedre brukergrensesnitt og en tettere kobling mot andre systemer som styrer saksbehandling og gir tilgang til styringsinformasjon. Med færre ressurser tilgjengelig enn planlagt gjennom mye av året, har utviklingen gått saktere enn planlagt.

4.3 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

SJTs nåværende vurdering er at vi har begrenset med strukturerte datasett som egner seg for tilgjengeliggjøring, ut over kjøretøyregisteret og databasen for rapportering av uønskede hendelser (Synergi). Vi har heller ingen identifiserte brukergrupper som ønsker tilgang. Vi har så langt ikke prioritert å legge en strategi for området.

For Rail Market Monitoring Scheme-rapporteringen (RMMS) tok vi i 2022 i bruk nye digitale skjemaer som aktørene brukte for å rapportere markedsdata til oss. De nye digitale skjemaene har stort sett fungert godt, men vi vil justere dem noe etter tilbakemeldinger fra brukerne. Ved utgangen av året hadde vi levert mesteparten av RMMS-dataene for rapporteringsåret 2021. De siste dataene ble sendt i begynnelsen av januar 2023.

4.4 Nøkkeltall for bemanning og redegjørelse for likestilling

Tabell 6 viser noen nøkkeltall for bemanningen ved årsskiftet.

Nøkkeltall	2019	2020	2021	2022
Fast ansatte	64	67	70	61
Midlertidig ansatte	3	4	8	5
Gjennomsnittsalder	48	47	48	49
Turnover	7,9 %	6,0 %	4,5 %	17 %
Sykefravær	6,3 %	5,2 %	5,0 %	7,2 %

Korreksjoner i tabellen i forhold til tidligere versjon:

- 1) Fordelingen mellom faste og midlertidige ansatte er korrigeret, sånn at én ansatt er flyttet fra fast til midlertidig.
- 2) Gjennomsnittsalderen er korrigeret fra 48 til 49 år.

Tabell 7 viser for forskjeller mellom kvinner og menn med hensyn til:

- kjønnsbalanse totalt i virksomheten (antall kvinner og menn)
- midlertidig ansatte (antall kvinner og menn)
- deltidsansatte (antall kvinner og menn)
- uttak av foreldrepermisjon (gjennomsnitt antall uker per kjønn)

År	Fast ansatte		Midlertidig ansatte		Deltidsansatte		Foreldreperm., snitt i uker	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2020	34	33	3	1	4	1	28	21
2021	41	37	5	3	2	1	14	3
2022	29	32	4	1	0	1	30	8

Korreksjoner i tabellen i forhold til tidligere versjon:

- 1) Antallet faste kvinnelige ansatte er redusert med tre. Antallet midlertidige ansatte er oppjustert med to, én mann og én kvinne.
- 2) Kjønnnet på den ene deltidsansatte er korrigeret fra kvinne til mann.

Tabell 8 viser lønnsforskjeller mellom kvinner og menn totalt og i seks stillingskategorier. Tall er kun oppgitt for stillingskategorier med fem ansatte eller mer.

Stillingskategorier	År	Kjønnbalanse		Brutto månedslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Ansatte i alt	Kvinnerns lønn i pst. av lønnen til menn	Ansatte i alt
I alt i virksomheten	2022	50	66	84	67 633
	2021	53	78	83	62 767
	2020	52	71	81	61 461
Toppledelse (direktør)	2022	0	1	-	-
	2021	0	1	-	-
	2020	0	1	-	-
Mellomledelse (avdelingsdirektører)	2022	40	5	98	91 015
	2021	40	5	98	88 747
	2020	40	5	96	85 316
Fagdirektører, seniorrådgivere, senioringeniører, sjefsingeniører og overingeniører	2022	46	53	94	67 865
	2021	50	56	90	64 944
	2020	47	53	86	62 139
Rådgivere, ingeniører, førstekonsulenter, seniorkonsulenter, avdelingsingeniører	2022	100	4	-	45 515
	2021	58	12	97	45 270
	2020	78	9	97	44 630
Seniorsekretærer	2022	100	2	-	-
	2021	100	3	-	-
	2020	100	3	-	-
Lærlinger	2022	100	1	-	-
	2021	100	1	-	-
	2020	-	-	-	-

Korreksjoner i tabellen i forhold til tidligere versjon:

- 1) Antallet ansatte i alt er oppdatert, og kvinneandelen og lønnstallene er korrigert.
- 2) Stillingskategoriene seniorsekretærer og lærlinger hadde falt ut, og er tatt inn.
- 3) Det er ryddet opp i to av kategoribetegnelsene ved at stillingsgrupper som ikke er i bruk i SJT er fjernet, og arkivleder inkludert. Antall ansatte og lønnstallene i kategoriene er oppdatert.

SJT har i 2022 fulgt opp planen for arbeidet med likestilling og ikke-diskriminering i tråd med likestillingsredegjørelsen fra 2021 (vedlagt årsrapporten for 2021).

Vi gjennomførte i 2022 Medarbeiderundersøkelsen i staten – MUST. Spørsmål og svar om mobbing og uønsket seksuell oppmerksomhet viste at SJT har svært lite mobbing, betydelig lavere enn snitt for andre statlige etater, og ingen har rapportert om uønsket seksuell oppmerksomhet. På spørsmål om den enkelte oppfatter at ansatte behandles ulikt i SJT viste resultatene at ingen oppfatter å bli ulikt behandlet som følge av etnisitet. En liten andel ansatte, litt over snittet for statlige etater, oppfatter ulik behandling basert på kjønn og alder.

4.5 Konsulentbruk

Tabell 9 viser utvikling i kostnader for konsulentbruk.

Nøkkeltall	2020	2021	2022
Konsulentutgifter i NOK	9 029 994	6 269 274	3 109 947
Konsulentutgifter i andel av driftsutgifter (%)	9,50 %	6,30 %	3,10 %

SJT har hatt en moderat bruk av konsulenttjenester over mange år, med mål om å gjennomføre aktiviteter med egen kompetanse og egne ressurser i størst mulig grad. Konsulentandelen av driftsutgiftene svingte mellom 3 % og 13 % i årene 2017-2022. Ekstraordinære utviklingsprosjekter med bruk av innleide konsulenter gir store utslag når andelen i utgangspunktet er liten.

Den lave konsulentandelen i 2022 skyldes hovedsakelig avslutning av bistanden til en rettssak innenfor markeds- overvåking, der vi ikke kunne få bistand fra Regjeringsadvokaten, avslutning av innleide saksbehandlerressurser for å dekke ekstraordinære behov innenfor tilsyn og tillatelser, blant annet knyttet til verifikasjonsprosjektet. Samtidig har flyttingen til nye arbeidslokaler i Oslo og Trondheim medført betydelig ekstraordinære utgifter, også noen uforutsette. Det var gjennom 2022 derfor mye mindre rom for utviklingsoppgaver med ekstern konsulentbistand. Det er ikke brukt konsulentbistand til kommunikasjonstjenester.

4.6 Lærling i SJT

Høsten 2020 ble SJT godkjent lærebedrift, og høsten 2021 startet en lærling hos oss i kontor- og administrasjonsfaget. Lærlingen har snart gjennomført to års praksis, og skal våren 2023 ta fagbrev. Det har vært svært positivt og berikende å ha en lærling. Det krever ressurser å gjennomføre det faglige opplæringsprogrammet. Samtidig har lærlingen etter hvert bidratt betydelig i det administrative arbeidet.

5 Vurdering av fremtidsutsikter

SJT har et betydelig antall virksomheter i porteføljen innen jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger. Utvikling av regelverk, tillatelsesprosesser, tilsyn og veiledning på disse områdene krever at ressursene anvendes stadig mer effektivt. For 2023 og videre har vi planlagt prosjekter som kan gjøre dagens arbeidsoppgaver enklere og raskere uten at det går på bekostning av grundighet og kvalitet.

Et prosjekt vil kartlegge hvordan vi kan bruke eksisterende og nye data om virksomhetene for mer automatisering av oppgaver. Hvordan kan vi for eksempel hente ut eller gjenbruke data fra egne eller andres prosesser og digitalisere saksbehandlingen? Kan vi også bruke data som underlag for å vurdere risikoen i virksomhetene mer effektivt, kraftfullt og nøyaktig i automatiserte prosesser?

Vi vil optimalisere ressursbruken slik at vi retter oppmerksomheten mest mot virksomheter som representerer høyest risiko for brukerne, samtidig som vi opprettholder et forsvarlig sikkerhetsnivå totalt.

Målet med utviklingsprosjektene er at virksomhetene skal etterleve regelverket bedre med mindre ressursbruk og at vi effektiviserer driften vår.

Vi har utviklet nye retningslinjer for bruk av reaksjoner og sanksjoner, og vi har tatt i bruk et nyutviklet presensregister. Bruk av reaksjoner og sanksjoner som en del av saksbehandlingen vil være et virkemiddel for å få virksomhetene til å etterleve regelverket. Spesielt virkningsfullt kan det være overfor virksomheter med gjentatte brudd på samme del av regelverket, og som ikke følger opp pålegg. Vi skal også lage et underlag for departementet for å forskriftsfeste bruk av overtredelsesgebyr. Dette er en administrativ sanksjon som grenser mot strafferett, og som stiller større krav til saksbehandlingen.

Veiledning vil vektlegges som virkemiddel i stadig større grad, ikke minst for virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger, der regelverket fortsatt oppleves som krevende for mange. Forståelsen bør bli større for å ha et sikkerhetsstyringssystem som ivaretar den totale risikoen i virksomheten. Vi har forventninger til at ny tivoliforskrift som har trådt i kraft, og ny taubaneforskrift som trer i kraft fra 1. juli 2023, vil gjøre det enklere for virksomhetene å forstå og etterleve kravene til et forsvarlig sikkerhetsnivå.

På jernbanen fortsetter utbyggingen av det nye signalsystemet ERTMS. Dette er et av Norges største digitaliseringsprosjekter de neste årene, og er et viktig skritt for å modernisere jernbanen og styrke samtrafikkevnen mellom land i EU/ EØS-området. Den fortsatt lille andelen av det norske jernbanenettet som er utstyrt med ERTMS vil øke så snart større utbyggingsprosesser for nye strekninger med ERTMS ferdigstilles. Saksbehandlingen vår skal legge til rette for å bidra til at ERTMS rulles ut effektivt.

Den fjerde jernbanepakken som ble innført i Norge i 2022 har ført til et tettere samarbeid med Det europeiske jernbanebyrået. De neste årene vil vise om antallet søknader til SJT om sikkerhets sertifikater og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy fra virksomheter som skal trafikker over landegrensene, vil endres vesentlig fra i dag. Fortsatt er det uvisst om søknadsmengden og prosessene vil kreve vesentlige endringer i vår arbeidsform og ressursbruk.

For jernbanen vil vi fortsatt bidra til FNs bærekraftsmål gjennom å følge opp målene i Nasjonal transportplan om en effektiv reisehverdag, økt konkurranseevne og god trafikksikkerhet.

Gjennom våre strategiske mål for perioden 2021–2024 ønsker vi blant annet å

- få en sikker nok jernbanebransje og opprettholde sikkerheten på jernbanen i en periode med store strukturelle endringer
- oppnå økt kunnskap om sikkerhetsstyring i virksomheter som driver taubaner og fornøyelsesinnretninger
- forankre og sikre etterlevelse av krav til samfunnssikkerhet hos aktørene
- sørge for at aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår

6 Årsregnskap Ledelseskommentar

6.1 Ledelseskommentar årsregnskapet 2022

Formål

Statens jernbanetilsyn (SJT) ble opprettet i 1996 og er underlagt Samferdselsdepartementet. SJT er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskap i henhold til kontantprinsippet, slik det framgår av prinsippnoten til årsregnskapet.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir et dekkende bilde av disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurderinger av vesentlige forhold

Samlet disponert tildeling på utgiftssiden er kr 102 535 000 og består av kr 97 884 000 i ordinær bevilgning, kr 1 368 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 3 283 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2021, jf. note A.

Netto mindretgift i 2022 på kapittel 1354 post 01 er kr 2 039 486. SJT har søkt departementet om overføring av netto mindretgift.

Driftsinntekter (inkludert finansinntekter) på kapittel 4354 post 01, utgjør kr 15 698 200, jf. Bevilgningsrapportering, artskontorrapportering og note 1. I tillegg har vi utfakturert tvangsmulkt med kr 270 000, slik at årets samlede innbetalinger utgjør kr 15 968 200. Årets gebyrinntekter er kr 401 800 mindre enn inntektskravet på kr 16 100 000.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har SJT brukt kr 68 295 579 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2. Dette utgjør 67 % av den disponible tildelingen. Leieutgifter inklusive felleskostnader for lokaler utgjør kr 11 116 333, som tilsvarer 11 % av den disponible tildelingen, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2022, kr 5 361 900. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeldsposter mellomværende består av.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for SJT. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 1. tertial 2023.

Oslo, 28. april 2023



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør
Statens jernbanetilsyn

Prinsippnote årsregnskapet

Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2022 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret.
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret.
- c) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.
- d) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen «Netto rapportert til bevilgningsregnskapet» er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorrapporteringen Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen Spesifisering av bokført avregning med statskassen. Notene viser forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskonto) og beløp virksomheten har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

Virksomheten har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig regnskapsrapportering, jmfør bestemmelsene punkt 3.3.2, og spesifisering av pliktig regnskapsrapportering, jmfør bestemmelsene punkt 4.4.3, er bokført. Bestemmelsene krever blant annet utarbeiding av kundespesifikasjon og leverandørspesifikasjon. Dette medfører at salgs- og kjøpstransaksjoner bokføres i kontospesifikasjonen på et tidligere tidspunkt enn de rapporteres til statsregnskapet, og innebærer kundefordringer og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2022							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling**	Regnskap 2022	Merutgift (-) og mindreutgift
1354	Statens jernbanetilsyn	01	Driftsutgifter	A,B	102 535 000	100 093 714	2 441 286
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Nettoordning for mva i staten		0	4 342 173	
<i>Sum utgiftsført</i>					<i>102 535 000</i>	<i>104 435 887</i>	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling**	Regnskap 2022	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Statens jernbanetilsyn	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornyelsesinnretninger		16 100 000	15 698 200	--401 800
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	372 230	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeids-giveravgift		0	8 436 127	
<i>Sum inntektsført</i>					<i>16 100 000</i>	<i>24 506 557</i>	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						<i>79 929 330</i>	
Kapitalkontoer							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					19 370 088	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-96 835 233	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-2 464 185	
<i>Sum rapportert</i>						<i>0</i>	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
Konto	Tekst				2022	2021	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-5 361 900	-2 897 716	-2 464 185

**Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter (gjelder både for utgiftskapitler og inntektskapitler). Se note B *Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år* for nærmere forklaring.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135401	3 283 000	99 252 000	102 535 000

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Stikkord	Mer-utgift(-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Mer-utgift(-) / mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter/ mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt**	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp*	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135401/435401		2 441 286		2 441 286	-401 800			2 039 486	4 962 600	2 039 486

* Maksimalt beløp som kan overføres er 5 % av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp

Statens jernbanetilsyn har i henhold til R-8/2022 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av årets mindreutgift med fradrag av årets mindreinntekt på 401 800 kroner, for kap./post 135401. Netto beløp som er søkt overført til neste års drift er 2 039 486 kr for kap./post 135401.

Merinntektsfullmakter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2022 ved behandling av prop. 1 S (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap./post 135401 mot tilsvarende merinntekt under kap./post 435401. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen. Statens jernbanetilsyn inngår i nettoordningen for merverdiavgift. I 2022 fikk Statens jernbanetilsyn en mindreinntekt på 401 800 kroner.

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2022

	Note	2022	2021
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	15 968 200	14 678 630
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		0	0
Salgs- og leieinntekter		0	0
Andre inntekter		0	0
Sum inntekter fra drift		15 968 200	14 678 630
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	68 295 579	68 208 824
Andre utbetalinger til drift	3	31 796 029	30 571 238
Sum utbetalinger til drift		100 091 608	98 780 061
Netto rapporterte driftsutgifter		84 123 408	84 101 431
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	0	12 649
Sum investerings- og finansinntekter		0	12 649
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer		0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer		0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	2 106	0
Sum investerings- og finansutgifter		2 106	0
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		2 106	-12 649
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	5	15 522	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		15 522	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		86 708	91 872
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		8 436 127	8 395 259
Nettoforingsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		4 342 173	4 282 427
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-4 180 662	-4 204 703
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		79 929 330	79 884 079
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld		2022	2021
Fordringer på ansatte		0	0
Konter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-2 777 764	-2 919 190
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse****		-2 593 067	0
Mottatte forskuddsbetalinger		0	0
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)		8 931	21 474
Differanser på bank og uidentifiserte inntekter		0	0
Sum mellomværende med statskassen	6	-5 361 900	-2 897 716

****I forbindelse med omlegging av pensjonspremiemodellen til SPK i 2022, ble også faktureringen fra SPK lagt om. I 2021 hadde faktura for pensjonspremie for 6. termin betalingsfrist i desember, mens pensjonspremie for 6. termin i 2022 ble fakturert i desember med betalingsfrist i januar 2023. Pensjonsutgiften etter omleggingen av pensjonspremiemodellen skal fremdeles være lik fakturert pensjonspremie fra SPK. Balansekontor koblet mot mellomværende med statskassen benyttes for å utgiftsføre terminfaktura for 6. termin 2022 og eventuell tilleggskonto fra SPK, selv om disse ikke er betalt i 2022, jmfør henholdsvis rundskriv R-118 Regnskapsføring av pensjonspremie for statlige virksomheter og rundskriv R-8/2022 Regnskapsføring av ikke utbetalte lønnsmidler i forbindelse med lønnsoppgjør 2022 og konsekvenser av manglende rapportering i november for fakturering og regnskapsføring av pensjonspremie fra SPK.

Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2022	31.12.2021
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer m.m. – driftsinntekt	14 236 000	13 380 050
Gebyr for autorisasjon	297 560	238 140
Gebyr for timebaserte tjenester	1 434 640	1 060 440
<i>Sum innbetalinger fra gebyrer</i>	<i>15 968 200</i>	<i>14 678 630</i>
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
<i>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
<i>Sum salgs- og leieinnbetalinger</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Andre innbetalinger</i>		
<i>Sum andre innbetalinger</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Sum innbetalinger fra drift	15 968 200	14 678 630

Særskilt forklaring av sum inntekter fordelt på formål og konti

Post 01	4354 SJT	31.12.2022	31.12.2021
Artskonto	Tekst	NOK	NOK
Taubane:			
3700	Årsgebyr	8 038 900	7 653 900
3702	Driftsledersertifisering	297 560	238 140
3703	Gebyr for øvrige tjenester	418 420	307 300
Fornøyelsesinnretning:			
3700	Årsgebyr	6 197 100	5 726 150
3703	Gebyr for øvrige tjenester	746 220	753 140
Jernbane			
3703	Tvangsmulkt, ført mot kap.post 530929	270 000	
SUM		15 968 200	14 678 630
Totalt		15 968 200	14 678 630

Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2022	31.12.2021
Lønn	55 173 997	54 592 578
Arbeidsgiveravgift	8 436 127	8 395 259
Pensjonsutgifter*	5 736 326	6 373 068
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-3 029 439	-2 630 211
Andre ytelser	1 978 568	1 478 130
Sum utbetalinger til lønn	68 295 579	68 208 824
Antall utførte årsverk	59,4	62,9

*Pensjoner utgiftsføres i artskontorrapporteringen. Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2022 11,0 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremien/pensjonsgrunnlaget i 2022 rapportert til SPK).

For regnskapsåret 2021 benyttet virksomheten en forenklet modell for premiebetinging, noe som innebar betaling av en fast premiesats for arbeidsgiverandelen på 12 prosent.

Pensjonspremien for 2022 er basert på en oppdatert årsprognose fra SPK. I denne prognosen er det benyttet lik lønnsvekst for alle ansatte i beregningen av pensjonspremie i stedet for individuell lønnsvekst. Dette skyldes at individuelle lønnspåslag ikke var klare i tide til å bli inkludert i terminfakturaen for 6. termin 2022 fra SPK. Virkningen av individuelle lønnspåslag vil derfor først inngå i premiefakturaen for 1. termin 2023. Bruk av oppdatert årsprognose for regnskapsføring av pensjonspremie i 2022 gir følgelig ikke et helt riktig bilde av faktisk pensjonspremie i 2022. Faktisk pensjonspremie for 2022 og 2023 blir riktig totalt sett, men fordelingen mellom de to regnskapsårene vil ikke være helt presise.

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2022	31.12.2021
Husleie	11 116 333	10 975 951
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	5 289 697	993 550
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	10 643	12 068
Mindre utstyrsanskaffelser	490 633	1 459 154
Leie av maskiner, inventar og lignende	4 903 972	4 422 201
Kjøp av konsulent tjenester	3 109 947	6 269 274
Kjøp av andre fremmede tjenester	2 399 328	2 314 181
Reiser og diett	1 414 680	469 495
Øvrige driftsutgifter	3 060 796	3 655 365
Sum andre utbetalinger til drift	31 796 029	30 571 238

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2022	31.12.2021
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	0	12 649
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	0	12 649

	31.12.2022	31.12.2021
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	2 106	0
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	2 106	0

Note 5 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2022	31.12.2021
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)	15 522	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	15 522	0

Note 6 Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2022	31.12.2022	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	Sum	0	0	0
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	889 240	0	889 240
	Andre fordringer	30 000	0	30 000
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	Sum	919 240	0	919 240
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-5 125 697	0	-5 125 697
	Skyldig skattetrekk	-2 777 764	-2 777 764	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	8 931	-2 584 136	2 593 067
	Sum	-7 894 530	-5 361 900	-2 532 630
	Sum	-6 975 290	-5 361 900	-1 613 390