

Årsrapport
2017



Innhold

1 Leders beretning	3
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	
Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål.....	4
Kjerneaktiviteter – volumtall	5
Nøkkeltall og indikatorer for kostnader	6
Økonomiske referanseindikatorer	6
3 Aktiviteter og resultater	
Rapportering på hovedmål 1: «God sikkerhet og samtrafikkveie på jernbane og god sikkerhet på trikk og T-bane»	7
Rapportering på hovedmål 2: «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøylesinnretninger»	11
Rapportering på hovedmål 3: «Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår»	13
4 Styring og kontroll i virksomheten	16
5 Vurdering av fremtidsutsikter	19
6 Årsregnskap	20
Ledelseskomentar årsregnskapet	20
Prinsippnote årsregnskapet.....	21
Bevilgningsrapportering med noter	22
Artskontorrapportering med noter	24

1 Leders beretning

Sikkerhet og samtrafikk på jernbane, T-bane og trikk

Sikkerheten på jernbane, T-bane og trikk i Norge er god, og fremdeles blant de beste i Europa. Norge har gjennom flere år vært et av landene i Europa med færrest drepte og alvorlig skadde per kjørte togkilometer. Nesten alle som omkommer blir påkjørt av tog, T-bane eller trikk. De siste 11 årene har ingen passasjerer omkommet i ulykker med jernbane. SJT fikk innrapportert nesten 20.000 uønskede jernbanehendelser på det nasjonale nettet i 2017, men bare cirka fem prosent av disse er alvorlige hendelser eller ulykker.



Prioriterte tilsynsmaer i 2017 for jernbane har vært beredskap, leverandørstyring, implementering av sikringsforskriften og ledelsens engasjement i styring av sikkerhet og sikring. Resultatene av tilsynsvirksomheten viser at det i stor grad er overensstemmelse med regelverket og at arbeidet med sikkerhet ved transport med jernbane, T-bane og trikk gjennomgående er godt. Det ble likevel funnet avvik hos virksomhetene i de fleste tilsynene. Generelt bør virksomhetene forbedre seg på områder som avviksbehandling, sikkerhetsstyring i anskaffelser, intern lokføreropplæring, beredskap og implementering av sikringsforskriften. SJTs kapasitet og kompetanse på fagområdet IKT-sikkerhet er økt for å arbeide med sikring mot tilsiktede uønskede hendelser på jernbanen, men fagområdet har fortsatt liten kapasitet.

Internasjonalt har møterekker som arbeider med EUs fjerde jernbanepakke vært prioritert, og spesielt arbeidet med tillatelser til å ta i bruk rullende materiell; felles sikkerhetsattest, «One-Stop Shop»(OSS) i Det europeiske jernbanebyrået; og det kommende signalsystemet ERTMS. SJT anser det som svært viktig å delta i disse møtene for at Norge skal være forberedt på endringene som kommer med EUs fjerde jernbanepakke. Innen regelverksutvikling har implementering av EU-regelverk og oppheving av særnorsk regelverk for å unngå dobbeltregulering vært prioritert. Arbeidet med forenkling, økt brukervennlighet og fokusering på «klart språk» ved utvikling av regelverk har vært videreført.

Sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger

Sikkerhetsnivået på taubaner og i fornøyelsesinnretninger i Norge er godt, og nivået har vært stabilt over flere år. Det skjer likevel alvorlig hendelser, og det er viktig kontinuerlig å sikre driftsrutiner, personellkompetanse og tekniske anlegg.

Nytt regelverk innen taubaner og fornøyelsesinnretninger innført 1. juli 2017 har utløst et stort behov for veiledning av de aktuelle bransjene, og for å få innarbeidet ny tilsynsmetodikk internt. Omleggingen har vært krevende både for bransjen og SJT. Det har vært gjennomført betydelig informasjonsvirksomhet, og dette arbeidet fortsetter i 2018. Oppdatert metodikk i SJT for driftstillatelser og tilsyn innebærer større grad av risikobaserte tilsyn og at færre virksomheter enn før har vært gjenstand for stedlig tilsyn.

Tilsyn med konkurransen i jernbanemarkedet

Som markedsovervåker på jernbanesektoren ser SJT at konkurransen i persontransportmarkedet i Norge er svak som følge av NSBs lovregulerte enerett på de fleste strekninger. Jernbanereformen innebærer trolig at konkurransen styrkes. Markedsanalyser tyder også på svak konkurranse i godstransportmarkedet med få aktører som konkurrerer om de samme oppdragene. Det samarbeides i stor grad med EU og naboland om regelverk og om prinsipper for saksbehandling. SJT fattet vedtak i to klagesaker om markeds- og konkurranseforhold.

Økonomi og styring

Ved utgangen av 2017 viser den økonomiske oversikten at den bevilgede rammen i årets tildelingsbrev ikke er anvendt fullt ut, og at det vil bli en mindreinntekt fra gebyrer innen taubane og fornøyelsesinnretninger. Totalt sett har SJT tilstrekkelig styring og kontroll på risikoforhold, og målene blir i all vesentlighet oppnådd.

Oslo, 15. mars 2018

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

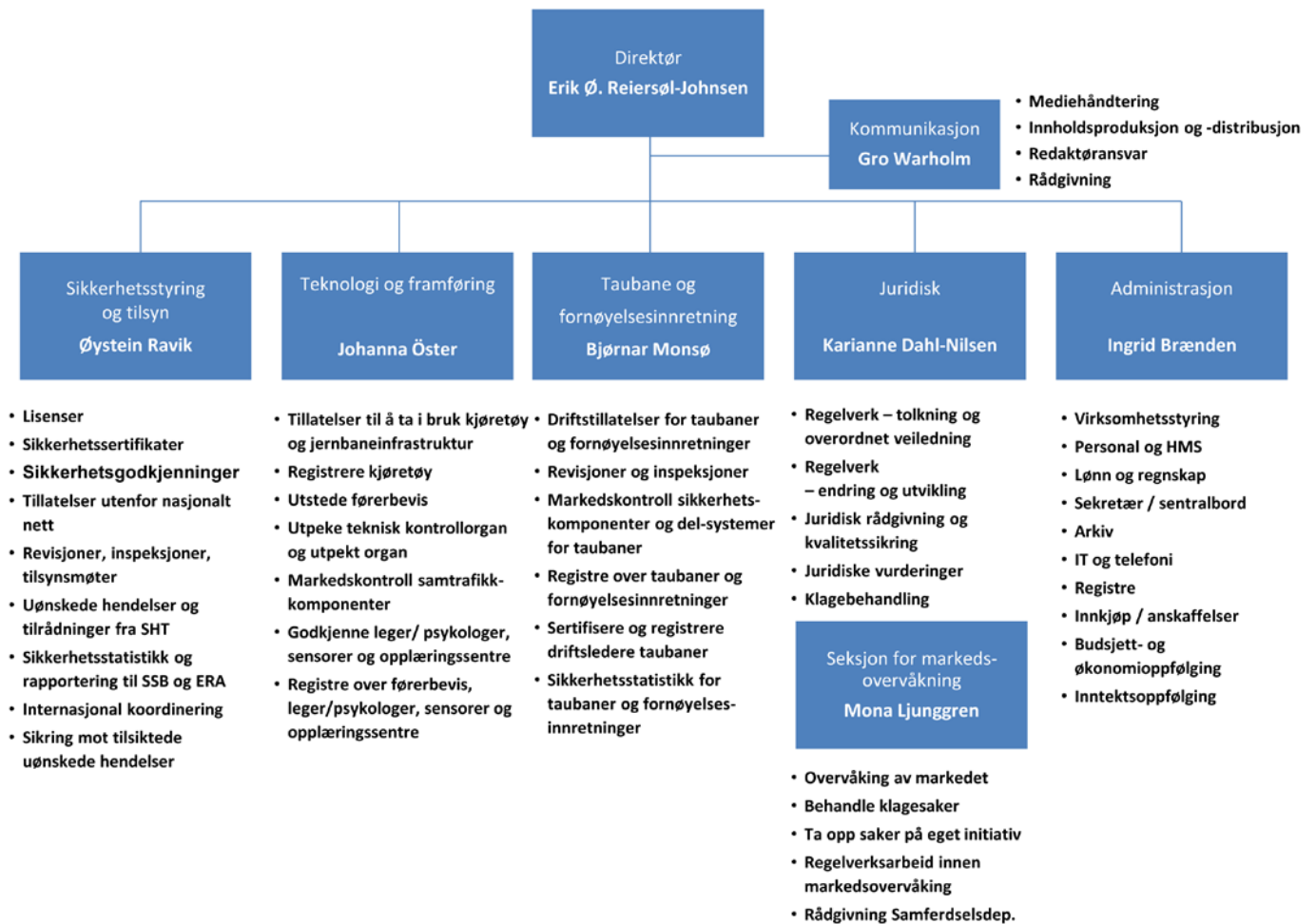
Direktør

Statens jernbanetilsyn

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål

Statens jernbanetilsyn (SJT) er tilsynsmyndighet for tog, trikk, T-bane, taubaner og fornyelsesinnretninger i Norge. SJTs rolle er å være en pådriver for sikkerhet, inkludert sikring mot tilsiktede handlinger. SJT er også en pådriver for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og like vilkår. Innen alle bransjene er det SJTs oppgave å fremme norske interesser i felles europeisk regelverksutvikling og utvikle nasjonale regelverk i tråd med nasjonale krav og felles europeiske avtaler. Regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det etableres et enhetlig jernbanesystem over landegrensene i Europa. Figuren under viser organiseringen av SJT og kjerneopp-gavene i de organisatoriske enhetene. Avdeling for taubane og fornyelsesinnretning er i Trondheim.



2.2. Volumtall for produksjon av tjenester

Tabellen under viser oversikt over kjerneaktiviteter på de ulike områdene, med noen utvalgte volumtall.

Kjerneaktiviteter – volumantall	2017	2016	2015
Jernbanesikkerhet og samtrafikk			
Sertifikater, lisenser, tillatelser, førerbevis			
Nye sikkerhetssertifikater/lisenser	1	0	0
Endrede eller fornyede sikkerhetssertifikater	4	7	3
Nye tillatelser til jernbanevirksomhet utenfor nasjonalt nett	0	1	3
Tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy	139	195	154
Førerbevis	109	151	81
Tilsyn			
Systemrevisjoner	12	12	9
Tilsynsmøter	16	19	17
Inspeksjoner	2	4	10
Innrapporterte (unike) uønskede hendelser	23.321	ca. 18.200	ca. 18.200
Nye sikkerhetstilrådninger fra Statens Havarikommisjon for transport (SHT)	8	8	9
Avsluttede sikkerhetstilrådninger fra SHT	7	3	9
Sikkerhet på taubane og fornøyelsesinnretninger			
Driftstillatelse og driftslederertifikat			
Fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse	767	905	893
Nye tillatelser for fornøyelsesinnretninger	126	84	85
Taubaneanlegg med driftstillatelse	811	828	818
Nye driftstillatelser for taubane	18	18	17
Søknader om driftsledersertifikat for taubaner	84	60	77
Nye driftsledersertifikater for taubaner	54	45	57
Tilsyn			
Stedlige tilsyn (virksomheter med taubaner)*	77	446	557
Stedlige tilsyn (virksomheter med fornøyelsesinnretninger)**	44	629	740
Markedsovervåking – jernbane			
Mottatte klager innen jernbanemarkedet	1	1	2
Ferdig behandlede klager innen jernbanemarkedet	2	2	2
Regelverksarbeid			
EU-rettsaker implementert	3	3	12
Større regelverksarbeider som pågår	3	2	
Internasjonalt arbeid			
Møterekker i EU/EØS – jernbanesikkerhet og -samtrafikk	46	45	51
Møterekker i EU/EØS – taubane	2		
Innsyn			
Behandlede innsynskrav	1674	1406	1547

* og ** Antall stedlige tilsyn er ikke direkte sammenliknbare mellom 2015/2016 og 2017 fordi nytt regelverk retter tilsynet mot virksomheter og ikke mot den enkelte innretning eller anlegg. Se punkt 3.4.

Ingen klaget på saksbehandlingsvedtak gjort i 2017, men i løpet av året ble to klager fra året før løst ved at den ene ble trukket og den andre behandlet og konkludert.

Antall krav om innsyn i saker økte med cirka 20 prosent, og 93 prosent ble behandlet innen 3 dager.

2.3 Nøkkeltall og indikatorer for kostnader

Tabellen under viser nøkkeltall knyttet til kostnader de siste tre år.

Nøkkeltall	2017	2016	2015
Ansatte	66	63	65
Årsverk	58,2	57,4	57,4
Samlet tildeling post 01-99 i NOK	94 592 000	82 779 210	83 250 000
Utnyttelsesgrad post 01-29 (%)	93,1 %	96,5 %	95,5 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	88 083 892	79 860 524	79 545 014
Personalkostnader (lønn og sosiale kostnader) *	59 934 242		
Personalkostnader i % av driftsutgifter	68,0 %	65,3 %	66,4 %
Reiseutgifter per årsverk (konto 71) i NOK	33 061	60 685	68 731
Konsulentutgifter i NOK	3 919 632	3 470 026	4 006 869
Konsulentutgift andel av driftsutgifter (%)	4,5 %	4,4 %	5,0 %

* Nytt nøkkeltall fra 2017.

Nøkkeltallet for utnyttelsesgrad post 01-29 (%) viser en redusert utnyttelsesgrad av bevilgning i 2017. Dette er utdypet i kapittel tre, og skyldes i hovedsak reduserte kostnader til personalutgifter. Nøkkeltallet for reiseutgifter per årsverk (konto 71) viser en vesentlig reduksjon fra 2016 til 2017. Dette skyldes redusert omfang av stedlige tilsyn samt mer styring av hvor mange som reiser på tilsyn eller internasjonale møter.

2.4 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter

Tabellen under viser økonomiske indikatorer for de siste tre år, som brukes som felles referansemål for drifts- og administrasjonseffektivitet i staten. To av disse er nye for 2017.

Økonomiske referanseindikatorer	2017	2016	2015
Årsverkskostnad (lønn og sosiale kostnader dividert på årsverk)	1 029 444	908 473	920 741
Totalkostnad per årsverk (sum driftskostnader dividert på antall årsverk)	1 512 949	1 390 604	1 385 802
Lønnskostnadsandel (lønn og sosiale kostnader dividert på sum driftskostnader)	68,0 %	65,3 %	66,4 %
Andel administrative utgifter (administrasjonsutgifter/sum totale utgifter)*	19,8 %		
Administrative utgifter per årsverk*	299 284		

* Nye referanseindikatorer fra 2017.

Fra og med 1. januar 2017 belastes regnskapet med innbetaling av pensjonspremie til Statens pensjonskasse. Endringen, som medfører en betydelig utgiftsøkning for SJT, er kompensert med en tilsvarende oppjustert tildeling for 2017.

3 Aktiviteter og resultater

3.1 Oppsummering av aktiviteter og resultater

Statens jernbanetilsyn (SJT) har i all hovedsak gjennomført aktiviteter og oppnådd resultater i tråd med mål og oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2017.

Tilsynsaktivitetene på jernbane viser at jernbaneaktørene, inkludert trikk og T-bane, i hovedsak overholder regelverk knyttet til sikkerhet og samtrafikk, og at bransjens arbeid med sikkerhet, inkludert sikring, er relativt godt. Sikkerhetsnivået for jernbane, T-bane og trikk er fremdeles blant de beste i Europa, og stabilt i forhold til tidligere år i Norge.

For tilsynsområdene taubane og fornøyelsesinnretning ble det vedtatt nye lover i 2017, og med dem er det tatt i bruk ny metodikk for å behandle søknader om driftstillatelser og gjennomføre tilsyn. Omleggingen har vært krevende både for bransjen og avdelingen for taubane og fornøyelsesinnretninger, med stort informasjons- og omstillingsbehov. Sikkerheten på taubane og i fornøyelsesinnretninger er fremdeles meget god i internasjonale sammenheng og stabil i forhold til tidligere år i Norge.

På området markedsovervåking er mye ressurser brukt på internasjonalt samarbeid om regelverksutvikling og prinsipper for saksbehandling, spesielt knyttet til SERA-direktivet. Oppfølging av jernbanereformen har også vært viktig. En undersøkelse gjennomført av SJT viser at aktørene i bransjen har lav kunnskap om regelverket og klageadgangen. Informasjonsarbeid har dermed også vært prioritert og vil få ytterligere prioritering de neste år. Det ble mottatt én klage.

3.2 Oppsummering om bruk av økonomiske ressurser

Mindreutgift i regnskap 2017 over 5 %-grensen fastsatt i Stortingets bevilgningsreglement (se punkt 2.4 nøkkeltall) på kap. 1354 post 01, skyldes flere ubesatte stillinger gjennom året enn det som ble lagt til grunn i opprinnelig budsjett. Redusert utnyttelse av avsatte lønnsmidler skyldes delvis utfordringer med å rekruttere ressurser med riktig kompetanse, en økning i langtidssykefravær fra 2016 og oppsigelser. Det er også benyttet lavere beløp enn budsjettert i opprinnelig budsjett til kjøp av eksterne konsulenttjenester. Dette skyldes dels forskyvning i tid på prosjektleveranser og dels misvisende periodiseringer av budsjett 2017/2018.

Mindreutgift på i underkant av 5 %, på post 21, skyldes redusert overtid og reisevirksomhet som følge av endret tilsynsmetodikk. I tillegg ble det noe forsinkelse i fakturering og i arbeidet med utvikling av nytt TAF IT-register. Registeret skal blant annet benyttes til fakturering av fornøyelsesinnretninger og taubaner.

Gebyrinntektene fra fornøyelsesinnretninger i 2017 utgjør kr 12 662 696, noe som utgjør en reduksjon mot 2016 på cirka 7,7 % og en mindreinntekt på totalt kr 1 290 007. Antall fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse gikk noe ned, se kapittel 2, og oversikt volumtall, punkt om fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse. I gebyrforskriften står det at den som har driftstillatelse fra SJT per 1. januar skal betale årsgebyr. I 2017 ble det ikke utfakturert gebyr for driftstillatelse for nye eller endrede innretninger. I forbindelse med ikrafttredelse av ny gebyrforskrift ble det gitt en unntakshjemmel fra å fakturere gebyr for driftstillatelser i 2017. Til tross for reduksjon i antall fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse, ble det på grunn av endring i gebyrsatsene likevel en mindre økning i de samlede innbetalingene i forhold til i 2016.

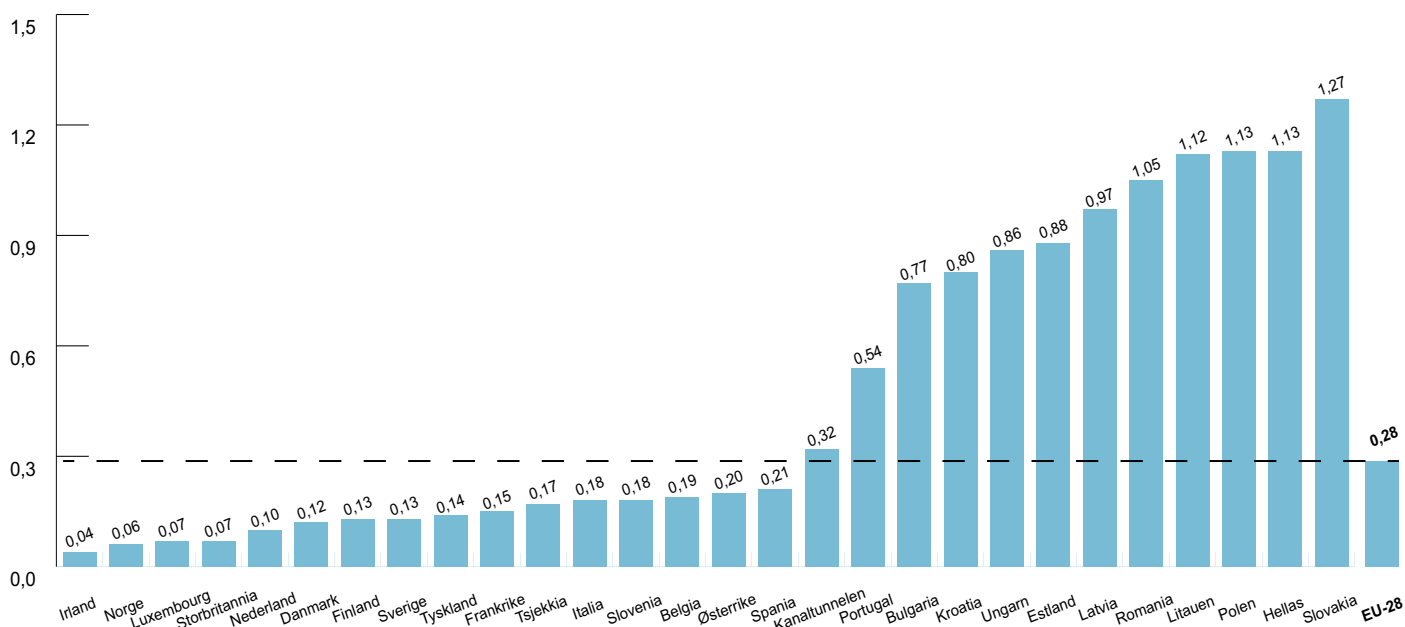
Årsgebyrsatsene for taubaner ble noe redusert i 2017 i forhold til i 2016. Også antall taubaneanlegg med driftstillatelse gikk noe ned i 2017 fra året før, se kapittel 2. En betydelig økning i antallet søkere til driftsledersertifisering og en økning i gebyrsatsen ga en inntektsøkning på området. Som forventet ble de totale gebyrinnbetalingene på taubane lavere i 2017 enn i 2016.

3.3 Hovedmål 1 «God sikkerhet og samtrafikkevne på jernbane og god sikkerhet på trikk og T-bane»

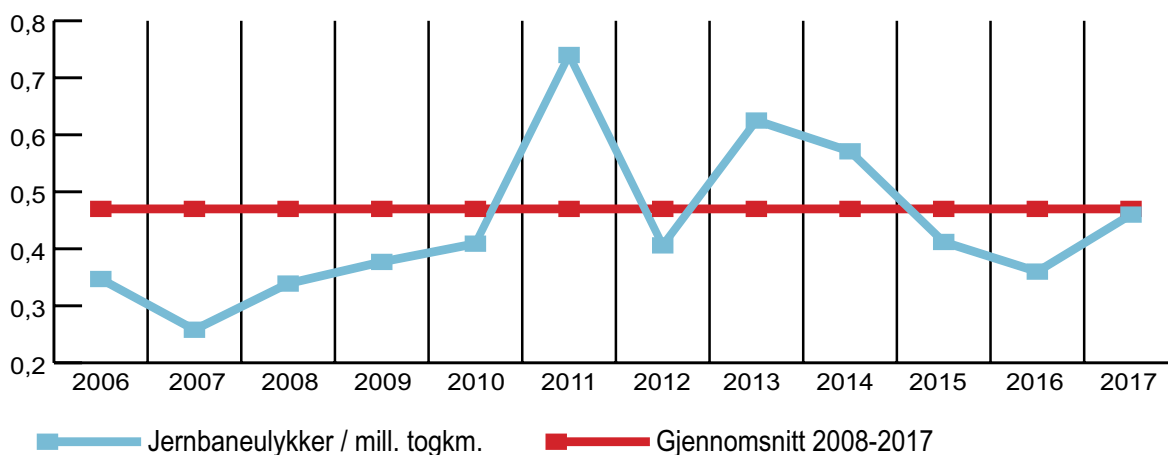
3.3.1 Delmål 1.1 «Fremme sikker jernbanedrift gjennom aktiv veiledning, tillatelser og risikobasert tilsyn»

Sikkerhet og samtrafikk – jernbanen (inkludert trikk og T-bane) i Norge og EU

Sikkerhetsnivået i Norge er fremdeles blant de beste i Europa. Figuren på neste side viser antall ulykker som involverer død eller alvorlig ulykke i EU/EØS-land, justert for antall kjørte togkilometer, oppsummert for perioden 2011-2015. Norge er på andreplass, etter Irland.



I 2017 ble det registrert 23 jernbaneulykker¹ på det nasjonale jernbanenettet, men for tre av dem er det knyttet usikkerhet til hvorvidt det er snakk om jernbaneulykker. Endelig konklusjon fra relevant myndighet avventes. Det tilsvarende og endelige tallet i 2016 var 18 jernbaneulykker. Jernbaneulykkene som involverte død, gjaldt i alle tilfellene tredjepersoner på planoverganger og i spor. Det ble ikke rapportert alvorlige skadde ansatte eller reisende. Ulykker på anleggsområder er ikke en del av denne statistikken. Figuren under viser jernbaneulykker (unntatt selvmord) per kjørte millioner togkilometer på jernbanen i perioden 2008-2017 i Norge.



Det ble registrert ti jernbaneulykker på trikk- og T-banenettet i 2017. Tilsvarende tall for 2016 var ni. Det er rapportert om tre alvorlig skadde passasjerer, tre alvorlig skadde tredjepersoner og ingen skadde ansatte. Seks av ulykkene skjedde som følge av sammenstøt med person og fire skjedde i forbindelse med av- og påstigning.

3.3.1.1 Tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy

Det har vært stor aktivitet i SJT knyttet til tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy med tilhørende veiledning. Det har vært jevnlig statusmøter med store prosjekter som Nye Flytog, Nye Trikker, Thales, Follobanen og ERTMS nasjonal implementering. Erfaringen er at dette gir gode prosesser frem mot tillatelse til å ta i bruk.

Sporveien Trikken planlegger innkjøp av nye trikker i Oslo. Dette er et stort prosjekt som også omfatter oppgradering av infrastruktur til dagens teknisk regelverk. Gjennom veiledningsmøter med Sporveien Trikken er det oppnådd helhetsforståelse for endringene som følge av nye trikker. Veiledningen har også omfattet presentasjon av lovverket for Sporveien og Bymiljøetaten i Oslo. Særlig søkelys har vært satt på myke trafikanter i bybildet.

Innholdet i det norske kjøretøyregisteret, NVR (National Vehicle Register), er kvalitetssikret ved en systematisk gjennomgang av innhold og gjennomføring av inspeksjoner. Bransjen har fått tilpasset veiledning i form av et kurs og veiledning per telefon ved behov. Dette har gitt økt forståelse for kravene og behovet for et oppdatert kjøretøyregister. Det har i tillegg resultert i en mer effektiv saksbehandling. For å effektivisere NVR-saksbehandlingen ytterligere er det lansert et nytt digitalt registreringsskjema for selskapene.

¹ Med jernbaneulykke menes en hendelse som forårsaker død eller alvorlig personskade eller, betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller ytre miljø, eller omfattende trafikforstyrrelser (konsekvenser av ulykken)

Det har vært en overgangsordning for utpekte organ, Designated Body (DeBo), for jernbaneinfrastruktur fordi tekniske krav i jernbaneinfrastrukturforskriften ikke er notifisert. Ordningen er forlenget inntil videre. I forbindelse med utredning om hva som skal notifiseres har SJT blant annet tatt kontakt med de andre tilsynene i Europa for å høre hvordan de løser ulike problemstillinger. Det gjenstår fortsatt en del arbeid før SJT kan avslutte overgangsordningen. Inntil videre er det SJT som verifiserer oppfyllelse av kravene i jernbaneinfrastrukturforskriften.

Brakerundersøkelse, som gjennomføres halvårlig om saksbehandlingen av søknader om tillatelser til å ta bruk kjøretøy og infrastruktur, viste for første halvår 2017 at aktørene stort sett er godt fornøyd med saksbehandlingen og kontakten med SJT. På en skala fra 1 til 6 er vurderingene i gjennomsnitt på nesten 5. Tilbakemeldingene er nyttige i arbeidet med forbedring av veiledning i tillatelsesprosessen.

3.3.1.2 Systemrevisjoner, operative kontroller og tilsynsmøter – jernbanesikkerhet

Tilsynsaktivitetene er i hovedsak gjennomført som fastlagt i SJTs risikobaserte årsprogram for tilsyn – med unntak av temaet kjøre- og hviletid som ikke ble dekket som planlagt. Aktivitetene har omfattet systemrevisjoner, inspeksjoner og operative kontroller, tilsynsmøter og ledelsesmøter, og oppfølging av disse. Søkelyset på risiko, vesentlighet og effekt er videreført i 2017. Resultatene viser at jernbanevirksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring i samsvar med regelverket. Det er likevel funnet avvik i de fleste tilsynene. I ett tilfelle ble tilbakekalling av sikkerhetssertifikat varslet, og saken var ikke avsluttet ved årsskiftet.

Det er fortsatt noen felles utfordringer i bransjen, særlig knyttet til:

- Avviksbehandling (identifisering av årsaker til avvik og til evaluering av effekt av gjennomførte tiltak)
- Sikkerhetsstyring i anskaffelser
- Underlag for intern føreropplæring
- Beredskap
- Implementering av sikringsforskriften

Under følger en oppsummering av funn fra planlagte, prioriterte tilsynstemaer:

Beredskap

Bane NORs arbeid med å etablere dimensjoneringsunderlag for beredskapen og operasjonalisering av beredskapstiltak har lenge vært et viktig område. I 2017 har det vært ført tilsyn med jernbanevirksomhetenes beredskapsanalyser (sikkerhet og sikring), beredskapsplaner, gjennomføring av øvelser og samordning med nødetater. For Bane NOR er det behov for å videreutvikle beredskapsanalysene blant annet med mer dekkende funksjonskrav og ytelsesmål. På enkelte områder mangler beslutninger og iverksettelse av tekniske løsninger for beredskap i tunneler, for eksempel innsatskjøretøy, jording og kommunikasjon for nødetater. Det er også behov for å klargjøre grensesnitt mot operative innsatsressurser. Hos jernbaneforetakene er det ikke avdekket alvorlige mangler, men på grunn av mangelfullt underlag fra infrastrukturforvalter må det jobbes videre med samordning og koordinering.

Oppfølging av Bane NOR

På området avviksoppfølging ble det i for stor grad kun vist planer for å lukke påviste avvik i stedet for gjennomførte tiltak. På området leverandørstyring er det registrert flere uønskede hendelser som knyttes til innleide hovedsikkerhetsvakter ved arbeid i og ved spor. Etterlevelse av rutiner som skal bidra til sikkerheten ved arbeid i og ved spor og Bane NORs oppfølging av hendelser er mangelfull.

Tilsynsmøtene har blant annet dreid seg om hvordan gjennomførte interne revisjoner blir fulgt opp, og mangler både ved systematikken og etterlevelse av den ble avdekket. Det er også avdekket en del mangler ved systematikken blant annet når det gjelder oppfølging og oppdatering av risikovurderinger, samt involvering av relevante enheter ved gjennomføring av risikovurderinger. Det ble blant annet notert at risikovurderinger vurderes hver for seg, og ikke samlet for å få det totale risikobildet, at risikovurderinger ikke alltid er beslutningsgrunnlag ved endringer samt at risikobildet ikke konsekvent måles opp mot akseptkriteriene.

Bane NOR fikk ny sikkerhetsgodkjenning, gyldig i fem år, i forbindelse med etableringen i 2016/2017.

Ledelsens engasjement i styring av sikkerhet og sikring

Målet var å undersøke i hvilken grad ledelsen i jernbanevirksomhetene tar aktivt del i sikkerhets- og sikringsarbeidet. Temaet er valgt for ytterligere ett år og oppsummering av inntrykket forventes til etter 2018.

Kjøre- og hviletid

Tilsyn med jernbaneforetakenes styring av kjøre- og hviletid ble ikke gjennomført som tiltenkt. Samordning gjøres med Arbeidstilsynet, som har en stor del av tilsynsansvaret på området.

Ny brukerundersøkelse om tilsyn

Gjennom hele året er det sendt ut en nyutviklet brukerundersøkelse til tilsynsobjektene etter gjennomført tilsyn, for å kartlegge tilfredshet med og utbytte av tilsyn, og kjennskap til regelverket knyttet til aktuelle tilsynstemaer. Undersøkelsen har gitt verdifulle innspill til forbedring, og vil i bli benyttet også i 2018.

3.3.2 Delmål 1.2 «Sikre at jernbaneregelverket er faglig forankret, oversiktlig og lett tilgjengelig for brukerne»

Regelverket er et viktig verktøy for å oppnå ønsket atferd hos aktørene og målet om god sikkerhet for passasjerene og brukerne. Utvikling og veiledning om regelverket har derfor høy prioritet. Regelverksplanen for perioden 2017-2020 er i all hovedsak gjennomført i 2017. Tre større regelverksarbeider er igangsatt eller har pågått. Tre rettsakter fra EU er tatt inn i norsk rett (TSI CCS (styring, kontroll og signal), TSI SRT (sikkerhet i jernbanetunneler) og 2014/88/EU (om felles sikkerhetsindikatorer). På oppdrag fra Samferdselsdepartementet ble det i løpet av året satt i gang regelverksarbeider for gjennomføring av nytt sikkerhetsdirektiv og nytt samtrafikkdirektiv som følge av EUs fjerde jernbanepakke. Høring er planlagt våren 2018. Arbeidet er organisert som prosjekter og krever mye ressurser fra juridisk avdeling og fagavdelingene.

Etter høring og ferdigstilling av nasjonal gjennomføringsplan for TSI OPE (Operation and traffic management) er denne meldt til European Surveillance Authority (ESA, EFTAs overvåkningsorgan). I henhold til planen vil SJT oppheve store deler av togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften med virkning fra 1. juni 2019. Jernbanevirksomhetene vil fra samme tidspunkt ha ansvar for at reglene i TSI OPE er gjennomført.

SJT vedtok i juli 2017 endringer som presiserte enkelte bestemmelser i førerforskriften. Spesielt er kravene knyttet til opplæringssentre tydeliggjort. Bakgrunnen for disse endringene var lokomotivførerstreikens oppgjør i 2016, der Samferdselsdepartementet besluttet at §§ 18 og 21 skulle tydeliggjøres. SJT så behov for tydeligere veiledning til førerforskriften og ferdigstilte i 2017 veiledere til førerforskriften. Ettersom førerforskriften retter seg mot ulike brukergrupper, inkludert privatpersoner, ble det besluttet å utarbeide fire veiledere, én veileder til hver brukergruppe: førere, leger/psykologer, virksomheter og opplæringssentre. Alle brukergrupper ble involvert i utarbeidelse av veilederen slik at innhold og nivå ble tilpasset brukergruppen.

Sikringsforskriften § 3-4 ble tilføyd nye bestemmelser i annet og tredje ledd (ikrafttredelse 1. januar 2018). Det er nå åpnet for at informasjon som er underlagt taushetsplikt i medhold av § 3-4 første ledd kan deles med andre enn de som er direkte underlagt taushetsplikten, når dette er nødvendig for å oppfylle forskriftens formål. Taushetsplikten vil da gjelde tilsvarende for mottakeren. Endringen legger blant annet til rette for at jernbanevirksomheter skal kunne oppfylle plikter som nødvendiggjør dialog eller samarbeid med tredjeparter som ikke er underlagt taushetsplikt i medhold av sikringsforskriften § 3-4.

Nytt av året er at ekstern kompetanse på klart lovspråk er benyttet i tre av regelverksarbeidene for å oppnå et mer brukervennlig og tilgjengelig regelverk. Effekten antas å være at reglene blir tydeligere for aktørene og at dette vil gi resultater i tillatelses- og tilsynsarbeidet. Brukerundersøkelser og egne kvalitative vurderinger vil benyttes for å måle effekten etter at reglene er vedtatt og tatt i bruk.

3.3.3 Delmål 1.3 «Fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling»

I det internasjonale samarbeidet prioriteres det som er av størst betydning for Norge, og der det er størst mulighet for å påvirke. Ressurshensyn tilsier at SJT må nedprioritere deltakelse i noen grupper hvor det kunne vært aktuelt å delta. Arbeidsgrupper som utarbeider tekniske spesifikasjoner for samtrafikk og som arbeider med EUs fjerde jernbanepakke og underliggende rettsakter har hatt høy prioritet. Det samme har arbeidet med tillatelser til å ta i bruk kjøretøy, felles sikkerhets sertifikat, «One-Stop Shop» (OSS), ERTMS, Trackside og Common Occurrence Reporting. Deltakelse i disse gruppene anses som svært viktig for at Norge skal være forberedt på endringene som kommer med EUs fjerde jernbanepakke.

I tillegg deltar SJT i arbeidsgruppene som jobber med samarbeidsavtaler mellom europeiske tilsyn og det europeiske jernbanebyrået (ERA), se mer under kapittel 3.6.1 om EUs fjerde jernbanepakke. SJT har i arbeidet fått gjennomslag på flere områder.

SJT samarbeider tett med naboland, og spesielt Sverige og Finland, for å sikre at norske interesser blir ivaretatt i gruppen som utarbeider rettsakten som gir føringer for hvilke typer bremseklosser som kan brukes på tog som kjører i Norge. Dette arbeidet har bidratt til gjennomslag for Norges syn i europeiske fora.

3.3.4 Delmål 1.4 «Forvalte og utnytte statistikk og tilstandsvurderinger om sikkerhetsnivå»

19 568 unike uønskede hendelser på det nasjonale jernbanenettet ble innrapportert i hendelsesdatabasen i 2017, hvilket innebærer en liten økning fra året før. 95 % av hendelsene er klassifisert som jernbanehendelser, de øvrige er alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker. Se omtale av jernbaneulykker i kapittel 3.3.1. De direkte årsakene er kategorisert slik: 1) feil ved infrastruktur (50 %), 2) handling fra tredje person (18 %), 3) handling fra ansatt (13 %), 4) feil ved sikring av last (8 %), 5) feil på kjøretøy (6 %), 6) handling fra passasjer (2 %) og 7) annet (3 %). Siden 2007 har det vært en jevn og betydelig økning i antall hendelser som rapporteres, som følge av SJTs oppfølging på området. Statistikken viser mange av de samme underliggende årsaker og utfordringer som foregående år, det vil si klima, beredskap, arbeid i og ved spor og bruk av leverandører. Disse forholdene har vært gjenstand for tilsyn.

3753 hendelser er rapportert på trikk og T-bane, hvilket innebærer en liten økning fra 2016 til 2017. Tredjepersoners handlinger, ferdsel i spor og på planoverganger er fortsatt dominerende i statistikken.

Fra 2015 ser det ut som innrapporteringen har stabilisert seg, og det antas at underrapportering er uvesentlig. Mye av rapporteringen indikerer skarp fokusering på sikkerhet i bransjene.

Statistikk og tilstandsvurderinger brukes internt og formidles til bransjen på morgenmøter når det er relevant. En del innrapporterte hendelser er fulgt opp direkte med aktuelle virksomheter, og i noen tilfelles sendes det ut felles informasjon til virksomhetene. For eksempel ble det sendt ut felles informasjon om avsporinger i forbindelse med skifting. Antall henvendelser fra jernbanevirksomheter som ønsker seg skreddersydd statistikk er på samme nivå som året før.

3.3.5 Delmål 1.5 «Sikre oppfølging og implementering av nytt regelverk for sikring/terrorberedskap og andre tilskitete uønskede handlinger»

Tilsyn gjennomført i 2016, med sikringsforskriften som tema, er i 2017 fulgt opp overfor virksomhetene med tilsynsmøter. Det planlegges ytterligere tilsynsmøter i 2018 for å følge opp videre. Tilsyn hos to jernbaneforetak med B-sertifikat har hatt sikring som deltema. Konkrete funn i tilsynene er unntatt offentlighet og skjermet etter sikringsforskriftens § 3-4.

Intern faggruppe for sikring har videreført arbeidet med veiledningsinformasjon, blant annet hva gjelder skjerming av informasjon etter sikringsforskrift § 3-4. SJT var arrangør av et møte i Fagforum fysisk sikring. Kompetanse på IKT-sikkerhet er rekruttert og tiltrer primo 2018. Og SJT har deltatt i EUs forum for sikring av landtransport (DG MOVE Landsec), hvor mulig EU-regulering diskuteres. Uforutsette ressursutfordringer på området har medført at ikke alle planlagte veiledningsaktiviteter er gjennomført.

3.3.6 Oppfølging av «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren»

Arbeidet med samfunnssikkerhet baserer seg på «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren» fra oktober 2015, hvor prioriterte områder er klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet, sikring av kritiske objekter, systemer og -funksjoner. SJT har rapportert til Samferdselsdepartementet (SD) halvårlig om gjennomføring av strategien. Det er ført ett tilsyn hvor værberedskap var et deltema. Tilsyn som gjennomføres etter sikringsforskriften omhandler også informasjonssikkerhet. Deltakelse i SDs prosjekt «Transport i totalforsvaret – Jernbane» som observatør under en beredskapsøvelse knyttet til en tunnel, og en revisjon av Flytoget utført av lokale brannvesen knyttet til tunneller langs Oslo-korridoren, har med kritiske objekter, systemer og funksjoner å gjøre.

3.4 Rapportering på hovedmål 2 «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger»

3.4.1 Endringer i regelverket og gebyrinntekter i 2017

Ny lov om taubaner og ny lov om fornøyelsesinnretninger ble vedtatt 22. mai 2017 og trådte i kraft 1. juli.

SJT vedtok ny forskrift om taubaner og ny forskrift om fornøyelsesinnretninger 21. juni 2017 med ikrafttredelse samme dag som lovene, 1. juli. I tillegg ble det gitt ut seks veiledninger på taubaneområdet som gjelder ulike typer taubaner: stolheiser, eldre skitau, eldre skitrekk, eldre totaubaner, eldre kabelbaner og godstaubaner. Veiledningene viderefører i hovedsak en del av de detaljerte kravene som lå i de gamle forskriftene.

Som følge av at antall klasser for både taubaner og fornøyelsesinnretninger er redusert, og reviderte satser for årsgebyr, ble det høsten 2016 satt i gang et arbeid med å innhente klassifiseringsdata for fornøyelsesinnretninger. Virksomheter som formidlet klassifiseringsdata til SJT innen 31. januar 2017 ble automatisk med i overgangsordningen (ref. § 6-3 i forskrift om fornøyelsesinnretninger), det vil si at driftstillatelse ble gitt fram til endelig verifikasjon er utført av SJT. En betydelig andel av virksomhetene leverte ikke klassifiseringsdata innen fristen. Mange av disse ønsket å videreføre driftstillatelsen, og måtte dermed søke på nytt om driftstillatelse.

Som følge av dette har det vært flere behandlinger av søknader om driftstillatelser enn i et «normalår». Sammen med det utvidede behovet for veiledning om nytt regelverk, og behovet for tilpasning til dette internt, har dette medført at saksbehandlingstiden for søknader om driftstillatelser, og også tiden fra gjennomføring av stedlig tilsyn til utsendelse av endelig rapport, har vært lang.

3.4.2 Delmål 2.1 «Sikre etablering og implementering av et nytt og lett forståelig regelverk»

En forventning om at det nye regelverket skulle bli gjeldende tidligere, gjorde at ny metodikk og rutiner har vært i bruk gjennom hele 2017 under tilsyn og tillatelsesprosessene. Pålegg ble imidlertid hjemlet i gjeldende regelverk før 1. juli. Avvik avdekket før 1. juli, som etter denne dato ville resultert i pålegg, ble det veiledet om overfor tilsynsobjektene. For enkelte av kravene i nytt regelverk er det også en overgangsordningen slik at det heller ikke er gitt pålegg ved mangler etter 1. juli 2017, for eksempel krav til sikkerhetsstyringssystem.

3.4.3 Delmål 2.2 «Fremme kompetanse om regelverkskrav og øke risikohåndteringsevnen for taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger»

Veiledning til aktørene i de to bransjene har vært ivaretatt ved informasjon på hjemmeside, informasjonsskriv og møter med bransjeforeninger. SJT arrangerte for første gang et åpent møte for alle virksomheter med tillatelse for fornøyelsesinnretninger, som ble godt mottatt. Under tilsyn har det vært lagt vekt på veiledning om nytt regelverk.

3.4.4 Delmål 2.3 «Påse sikker drift av taubaner og fornøyelsesinnretninger gjennom tillatelser og risikobasert tilsyn»

Tilsyn har i 2017 vært basert på risikobasert utvelgelse av tilsynsobjekter og tema.

Av virksomheter med fornøyelsesinnretninger ble drivere av høydeparker, ziplines og omreisende tivoli prioritert.

Tema har vært:

- Sikkerhetsstyringssystem
- Drift og vedlikeholdsrutiner og loggføring
- Organisering og bemanning
- Opplæring
- Evakuering og redning
- Uhellsrapportering
- Ekstra for omreisende tivoli, krav til hovedrevisjon

Det ble utført dokumenttilsyn med forsikringsdekning som tema for alle virksomheter som hadde driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger i 2017. SJT hadde som hensikt å verifisere at dekningen er i henhold til lov om fornøyelsesinnretninger § 8. Tilsynet var ikke avsluttet ved utgangen av 2017.

Tema for taubanevirksomheter har vært:

- Sikkerhetsstyringssystem
- Redningsberedskap for svevebaner og kabelbaner
- Sikker på- og avstigning
- Vedlikehold

Det ble utført dokumenttilsyn på gjennomføring av bremseprøver på stolheis, og oppfølging av magnetinduktiv prøving av ståltau.

Resultatene viser at fornøyelses- og taubanevirksomheter i store trekk drives på en sikker måte. I det nye regelverket (fra 1. juli 2017) for fornøyelsesinnretninger og taubaner stilles nye krav til sikkerhetsstyringssystemet, men med en overgangsordning på ett år. Det har vært et stort veiledningsbehov hos virksomhetene, og det vil fortsatt være behov for veiledning og oppfølging av virksomhetenes sikkerhetsstyringssystem.

Det er felles utfordringer i bransjene, særlig knyttet til:

- Dokumentasjon av gjennomført vedlikehold
- Dokumentasjon av vedlikeholdsplaner
- Rapportering av hendelser og ulykker

For virksomheter med fornøyelsesinnretninger er generelt opplæringsplaner for personell ikke godt nok dokumenterte. Hos en del mangler oppdaterte kvalitetsvurderinger av trær i høydeparker og svakheter i redningsplaner for høydeparker og ziplines. SJT erfarer manglende innmelding av endringer ved fornøyelsesinnretninger.

3.4.5 Statistikk ulykker og hendelser

Ulykker og hendelser i taubaner i kategori 1 (personskade) og kategori 2 (alvorlig personskade) vises i tabellen under. Kategorisering er gjort i henhold til tidligere regelverkskrav slik at sammenlikning med historiske data er mulig.

Type anlegg	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017
Skitau, kategori 1/2	0	0	0	0/1
Skitrekk, kategori 1/2	6/3	8/2	4/3	9/3
Stolheis, kategori 1/2	1/5	1/4	2/1	4/4
Tyngre taubane, kategori 1/2	0	0	0	1/0
Sum	7/8	9/6	6/4	14/8

SJT ser en økning i antall rapporterte hendelser og ulykker for taubaner. Fall og nesten fall av passasjer fra stolheis er alvorlige hendelser som flere virksomheter har rapportert inn. Skade ved på- og avstigning i skitrekk er en annen type hendelse som også er hyppig rapportert. SJT hadde derfor oppmerksomhet mot krav til sikker på-

og avstigning for alle type taubaneanlegg i 2017. Virksomheters rutiner for overvåkning og utforming av på- og avstigningsplasser vil fremdeles kreve SJTs oppmerksomhet.

Ulykker og hendelser i fornøyelsesinnretninger vises i tabellen under.

Hendelseskategori	2014	2015	2016	2017
Kategori 1 – mindre alvorlig personskade	208	201	132	50
Kategori 2 – middels alvorlig personskade	19	17	13	1
Kategori 3 – alvorlig personskade	1	5	1	0
Sum	228	223	146	51

Innrapporterte hendelser og ulykker for 2017 ligger på et langt lavere nivå både i antall og alvorlighetsgrad enn for tidligere år. Det kan være flere forklaringer til dette. En mulig grunn er at overgangen til nytt regelverk også førte med seg forandring i krav til rapportering av hendelser og ulykker. En annen forklaring ligger i sannsynlig underrapportering fra virksomhetene. SJT vil i «Sikkerhetsrapport fornøyelsesinnretninger 2017» komme tilbake til utviklingen av sikkerhetsnivå for fornøyelsesinnretninger i Norge.

3.5 Rapportering på hovedmål 3 «Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår»

3.5.1 Delmål 3.1 «Lik tilgang til og effektiv utnyttelse av infrastrukturen»

Bane NORs fastsettelse av infrastrukturavgifter har vært fulgt for å påse at det gjøres i tråd med regelverket. Høringsinnspill er gitt til «Implementeringsplan for infrastrukturavgifter» og til Bane NORs «Høringsforslag om endringer i ytelsesordningen». Når det gjelder Bane NORs forslag om avgifter for tilgang til infrastrukturen, den såkalte minste pakke, har SJT påpekt svakheter blant annet når det gjelder beregningsmetode, etterprøvnbarhet og transparens. I Bane NORs tilnærming til påslag på infrastrukturavgifter har SJT etterlyst konsistent markedsanalyse av hvilke segmenter som «tåler påslag» i tråd med regelverk og praksis.

SJT har også gitt innspill til Bane NOR i forbindelse med deres høring av nettveiledning for 2019 og ny sportilgangsavtale. I begge tilfeller har SJT pekt på forhold som kan være i strid med regelverket, blant annet mangler med hensyn til informasjon om avgifter. Når det gjelder ny sportilgangsavtale har SJT stilt spørsmål ved omfang og vilkår som stilles til jernbaneforetak.

3.5.2 Delmål 3.2 «Lik tilgang til og kostnadseffektive tilbud av jernbanerelaterte tjenester»

Det har vært stor aktivitet knyttet til utvikling, praktisering og informering om ny gjennomføringsforordning om tilgang til serviceanlegg og reglene om priser/avgifter for bruk av serviceanlegg. Arbeidet har foregått både i internasjonale fora, arbeidsgrupper i IRG-Rail og som del av nasjonalt regelverksarbeid. Særlig er det arbeidet mye med kommisjonens gjennomføringsforordning om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i en egen arbeidsgruppe i IRG: «Access to service facilities».

3.5.3 Delmål 3.3 «Forhindre konkurranseskadelig atferd/uønsket utvikling i markedet»

God oversikt over markedet er en forutsetning for å kunne treffe riktige tiltak mot uønsket atferd og utvikling i markedet. Innhenting, bearbeiding og analyse av markedsdata er en viktig del av markedsovervåkingsarbeidet.

I 2017 fikk SJT oppgaven med å følge opp Norges rapporteringsforpliktelser etter EU-forordningen 2015/1100 om overvåking av jernbanemarkedet (RMMS). SJT har hentet inn opplysninger om markedet fra jernbaneforetakene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Opplysningene er rapportert til EU-kommisjonen. Det har vært et betydelig etterarbeid fordi kommisjonen har fulgt opp med en rekke spørsmål til de innrapporterte opplysningene. SJT deltok også på to arbeidsgruppemøter i EU-kommisjonens arbeidsgruppe om RMMS, og har levert markedsinformasjon og innspill til IRG-Rail Market Monitoring årlige rapport, «Fifth Annual IRG-Rail Market Monitoring Report», som ble publisert i mars. Denne viser at persontransportmarkedet er i vekst de fleste land mens godstransporten viser svak utvikling med stagnasjon og tilbakegang i mange land. Rapporten viser at de tidligere statsmonopolene fortsatt står sterkt i nær sagt alle land, og at det er disse som etablerer seg over landegrensene.

3.5.4 Delmål 3.4 Påse at aktørene etterlever regelverk om markeds- og konkurranseforhold

SJT har i 2017 fattet vedtak i to klagesaker, som er publisert på SJTs hjemmeside. Det ene gjaldt tilgang til Gardermoen stasjon. Etter klage fra NSB ble Bane NOR og Flytoget pålagt å endre en avtalebestemmelse som ga Flytoget rett til å påvirke andre aktørers forhold ved stasjonen, noe SJT fant å være i strid med reglene om tilgang til stasjoner på ikke-diskriminerende vilkår, jf. § 3-2 i den tidligere fordelingsforskriften og § 4-2 i jernbaneforskriften. SJT mottok i desember dokumentasjon om å endre avtalen, og saken er nå avsluttet. Det andre gjaldt

Jernbaneløstrettsrettens retildeling av ruteleier i ruteplan 2016. De omstridte ruteleiene hadde blitt tilbakelevert til Bane NOR etter at Cargolink gikk ut av markedet tidlig i 2016, og ble etter en særlig prosess fordelt mellom Green Cargo og CargoNet. Green Cargo klaget til SJT over tildelingen, og SJT fant at Jernbaneløstrettsrettens hadde forskjellsbehandlet partene blant annet ved å vurdere CargoNets opplysninger og dokumentasjon mer fordelaktig, og at tildelingen førte til redusert konkurranse. Bane NOR ble pålagt å etablere prosedyrer for behandling av lignende situasjoner i fremtiden og å informere om disse i nettveiledningen.

3.5.5 Internasjonalt arbeid om overvåking av jernbanemarkedet

Det internasjonale samarbeidet med de andre markedsovervåkerne i Europa og EU-kommisjonen ved DG MOVE berører flere av delmålene. Samarbeidet foregår primært i forumet European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB) som ledes av kommisjonen og Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail), og gjelder i hovedsak utveksling av erfaringer fra implementering av regelverk og saksbehandling, utvikling av felles praksis i saksbehandling og levering av innspill til kommisjonens regelverksarbeid knyttet til detaljerte regler til direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneanråde og EUs fjerde jernbanepakke om åpning for konkurranse i de nasjonale persontransportmarkedene. Nytt for 2017 er at EU-kommisjonen har lagt opp til tettere samarbeid mellom markedsovervåkingsorganene og henholdsvis DG Competition/konkurransemyndighetene og Det europeiske jernbanebyrået.

Gjennom IRG-Rail Charges working group har SJT deltatt i arbeidet med en rapport om hvordan jernbanen er finansiert i IRG-Rails medlemsland. På grunn av datautfordringer ble det enighet om å fortsette arbeidet også i 2018. Gruppen oppdaterte og publiserte en rapport om avgiftspraksis for den minste pakken i medlemslandene. Hensikten med dokumentene er å gi en oversikt over hvordan SERA-direktivet er implementert i de ulike land og det skal videre tjene som en del av grunnlaget for utvikling av felles praksis.

I arbeidsgruppen «Access» har det blant annet vært fokusert på godskorridorer, fordeling av infrastrukturkapasitet, herunder EU-kommisjonens utforming av nytt vedlegg VII til direktiv 2012/34/EU om den årlige ruteplanprosessen, praktisering av ytelsesordning, problemstillinger vedrørende vedlikehold av infrastruktur og tekniske barrierer som i realiteten kan utgjøre markedshinder.

3.5.6 Informasjonsarbeid

Det er viktig at SJT er synlig som markedsovervåkingsorgan og at jernbaneaktørene er kjent med SJTs oppgaver blant annet som klageorgan. For å utveksle informasjon og veilede om regelverk er det gjennomført en rekke dialogmøter med markedsaktører. Det ble også arrangert morgenmøte for å informere jernbaneaktørene om de nye reglene. Erfaringen gjennom 2017 er likevel at kunnskapen om regelverket ikke er godt nok kjent. Det mottas relativt få klager, noe som kan bety at rollen som klageorgan også er dårlig kjent. Som et ledd i målet om større synliggjøring, ble det sendt ut en spørreundersøkelse til markedsaktørene i desember om kjennskap til seksjon for markedsovervåking, regelverket og muligheten for å klage. Resultatene bekrefter at det er behov for mer informasjon, og konkrete tilbakemeldinger skal brukes til videre kommunikasjon og veiledning i 2018.

3.6 Tilleggsoppdrag og intern utvikling

3.6.1 EUs fjerde jernbanepakke

Fra 16. juni 2019 skal alle søknader om sikkerhetssertifikat, tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og søknad om godkjenning av tilbudsgrunnlag for ERTMS-infrastruktur legges inn i One-Stop Shop (OSS), et saksbehandlingssystem utviklet av Det europeiske jernbanebyrået (ERA). Søknader som gjelder grenseoverskridende trafikk skal saksbehandles av ERA, som igjen skal koordinere seg med de relevante sikkerhetsmyndighetene i den enkelte sak når det gjelder nasjonale krav. Gjennom ekspertgruppemøter i kommisjonen, nettverksmøter med ERA og andre arbeidsmøter i ERA-regi, har SJT brukt muligheten for å fremme norske interesser. Arbeidet omfatter også etablering av en klageordning (Board of Appeal), som skal reguleres i en egen rettsakt.

Det er utarbeidet en intern handlingsplan som skal sikre at de nødvendige endringene blir gjort i tide, inkludert informasjon til bransjen. Arbeidet med å etablere et gebyrregime for ERAs saksbehandling av søknader har startet og vil være relevant i de tilfellene SJT skal yte assistanse til ERAs prosesser. Rammene for dette kommer i en egen rettsakt.

Det er gjort vesentlige endringer i både samtrafikkdirektivet, sikkerhetsdirektivet og ERA-forordningen som nå tas inn i norsk rett. Det ble vedtatt flere nye rettsakter under disse direktivene, som det gjenstår å ta inn i norsk rett, blant annet gjennomføringsrettsakter knyttet til utstedelse av felles sikkerhetssertifikat og tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

SJT's seksjon for markedsovervåking følger tett opp arbeidet med EUs fjerde jernbanepakke, blant annet gjennom deltagelse i IRG-Rails regelverksgruppe. Det er arbeidet med innspill til EU-kommisjonens utkast til ny forordning om vurdering av økonomisk likevekt i offentlige tjenestekontrakter, blant annet gjennom et posisjonsnotat der det gis uttrykk for IRG's felles syn på forordningen.

SJT har i 2017 prioritert å delta i arbeidsgrupper hvor det jobbes med samarbeidsavtaler mellom ERA og de enkelte sikkerhetstilsynene som en del av EUs fjerde jernbanepakke, knyttet blant annet til godkjenninger av kjøretøy og utstedelse av felles sikkerhetssertifikat. Etter ERA-forordningen Art 76 er SJT, på lik linje med andre sikkerhetstilsyn, og ERA forpliktet til å inngå slike samarbeidsavtaler senest 16. juni 2019. Det er to arbeidsgrupper hvor SJT har deltatt, en som springer ut av NSA Network og diskuterer innhold i avtalene prinsipielt og en mindre gruppe bestående av jurister som jobber mer spesifikt med tekst og utarbeidelse av selve avtalen. Arbeidet fortsetter i 2018.

I forbindelse med EUs fjerde jernbanepakke og nye tillatelsesprosesser for kjøretøy (One-Stop Shop) er det krav til registrering av kjøretøytyper i typeregisteret The European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV), og SJT har kartlagt de aktuelle typene. Arbeidet fortsetter i 2018 for overgang til EUs fjerde jernbanepakke, og dette inkluderer overgangen fra NVR (nasjonalt kjøretøyregister) til EVR (europeisk kjøretøyregister).

3.6.2 Jernbanereformen

SJT har hatt en løpende dialog med Jernbanedirektoratet om konkurranseutsetting av ulike strekninger, og innspill er gitt til utkast til konkurransegrunnlag for Trafikkpakke SØR. SJT var særlig kritisk til detaljreguleringen i avtalen da utgangspunktet er at konkurransen gjelder en såkalt nettokontrakt med stor handlefrihet for togoperatøren som vinner konkurransen. Videre har SJT pekt på at kontraktsforhold knyttet til vedlikeholdsanlegg kunne være i strid med jernbaneforskriftens regler om tilgang til serviceanlegg, og det er blitt avholdt flere informasjonsmøter med Jernbanedirektoratet og Bane NOR eiendom om blant annet kontraktsbestemmelser om Kvaleberg vedlikeholdsanlegg. Jernbanedirektoratet har i endelig versjoner av konkurransegrunnlaget i stor grad tatt hensyn til SJTs påpeking av utfordringer når det gjelder forhold vedrørende vedlikehold, billettering og utvelgelseskriterier.

Det har vært høring, veilednings- og tilsynsaktiviteter knyttet til innføring av ny avgiftsordning i Norge og reorganiseringen av eierskap og forvaltning av serviceanlegg og tjenester i disse. Et viktig budskap har vært at reformen må foregå innenfor rammene av jernbanelovgivningens krav og relevant EØS-regelverk. SJT har også pekt på at det er viktig å ivareta hensynet til konkurranse på like vilkår, effektivitet i markedene og brukernes behov.

Håndtering av grensesnitt i jernbanemarkedet var overordnet tema for SJTs årlige sikkerhetsseminar for jernbanebransjen i oktober, som samlet om lag 135 deltakere. Målet med seminaret var å få hele bransjen til å samarbeide og håndtere grensesnitt for at disse aldri skal gå på bekostning av sikkerhet.

3.6.3 Utredning om gebyrfinansiering av SJTs virksomhet på jernbaneområdet

For 2017 fikk SJT i oppdrag å utrede mulig gebyrfinansiering av tilsynsvirksomheten på kap.1354, post 01 på jernbanen i Norge. Bakgrunnen for oppdraget var de mange endringer som skal skje i jernbanesektoren, både nasjonalt og internasjonalt, spesielt EUs jernbanepakke og jernbanereformen, med potensielt mer konkurranse og flere aktører. Gebyrfinansiering vil bli et tema knyttet til prosessene, også One-Stop Shop i ERA, noe som vil påvirke arbeids- og inntektsfordeling mellom ERA og SJT. Gebyrfinansiering vil kunne bidra til å synliggjøre kostnadene for jernbanevirksomhetene og til å regulere tilsynsaktivitetene, ved at SJTs arbeidsmetoder og ressursbruk trer tydeligere fram både internt, i styringsdialogen med departementet og på sikt mot bransjen.

Utredningen foregikk som et prosjekt store deler av 2017, med ekstern bistand. Prosjektgruppen besto for øvrig av interne krefter, alle avdelinger var involvert i større og mindre grad underveis i prosjektet. Gebyrutredningen resulterte i en rapport som ble oversendt departementet 1. november, og i forlengelsen er SJT i dialog med departementet om hvordan arbeidet skal følges opp videre. Det interne utredningsprosjektet Robust Effektivt Statlig Tilsyn (REST) har pågått samtidig, og har resultert i innspill om ressursbruk til gebyrutredningen, se kapittel 4.2.

4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Risikovurdering, styrende dokumenter og brukerundersøkelser

Risikovurderinger og internkontroll

Risikovurderinger knyttet til virksomhetsstyring og måloppnåelse er gjennomført og forbedringstiltak fulgt opp av ledergruppen. En ny policy for risikostyring skal tas i bruk fra starten av 2018 og gi enda bedre kontroll med gjennomføring av planer og måloppnåelse. En omfattende virksomhetskalender med felles milepæler og rutinebeskrivelser for aktiviteter knyttet til mål- og planprosessen og rapportering vil bli tatt i bruk fra 1. januar 2018. Internkontrollaktivitetene gjennomført i løpet av året har avdekket mindre avvik og utfordringer, og disse er håndtert fortløpende. Riksrevisjonen gjennomførte i desember 2017 inntektsrevisjon, men rapport er foreløpig ikke mottatt.

Registrering av arbeidstid på aktivitet

SJT startet i 2016 med aktivitetsregistrering av arbeidstid på enkelte områder, blant annet prosjekter. I 2017 ble omfanget utvidet og det ble totalt aktivitetsført tid tilsvarende 22,0 årsverk mot 10,3 årsverk i 2016. I forlengelse av REST-prosjektet, se kapittel 4.2, er det besluttet at alle ansatte skal registrere all arbeidstid for aktiviteter i hele 2018. Forberedelsene til dette er gjort i samarbeid med Direktoratet for økonomistyring. Aktivitetsregistreringen skal gi bedre styringsinformasjon om tidsbruk og bidra til å kalibrere beregningsgrunnlaget for gebyrsatser på området taubane og fornøyelsesinnretninger, og eventuelle fremtidige gebyrsatser for jernbanetilsyn.

Styrende dokumenter

Planer for oppdatering og videreutvikling av styrende dokumenter på en rekke områder innen faglig og administrativ kjernevirksomhet er langt på vei gjennomført, og arbeidet fortsetter til ferdigstilling tidlig i 2018. Dette omfatter dokumentasjonen av tillatelsesprosesser og tilsyn både for jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger, risikovurdering, informasjonssikkerhet, anskaffelser, rekruttering, introduksjon av nyansatte, mediehåndtering og noen områder innen økonomistyring.

Brukerundersøkelser

Brukerundersøkelser har vært gjennomføres regelmessig gjennom hele året mot eksterne virksomheter, og disse dekker de fleste aspekter ved virksomheten hvor det er behov for vurdering og innspill, herunder saksbehandling, tilsyn, regelverksforståelse, informasjonsmøter og sikkerhetsseminar. For taubane og fornøyelsesinnretninger er utvikling av brukerundersøkelser nedprioritert i 2017.

4.2 Effektivisering

Produktivitetsgevinst

I tildelingsbrevet for 2017 ble det forutsatt at SJT skal frigjøre en produktivitetsgevinst i 2017 på 0,8 % av driftsutgiftene. Dette tilsvarer kr 496 000 på kap. 1354, post 01 og kr 131 000 på post 21. Reiseutgiftene tilhørende post 21 utgjør 74 % av reiseforbruket i 2016 og er redusert med cirka kr 368 000 i 2017 fra 2016. Den reduserte reisevirksomheten er en følge av endret tilsynsmetodikk. Kjøp av tjenester til rekruttering i 2017 tilhørende post 01, er redusert med cirka kr 382 000 fra 2016. Årsaken er at SJT løser flere av rekrutteringsoppgaver ved bruk av interne ressurser istedenfor eksterne. I tillegg til sparte kostnader gir dette SJT bedre kontroll med rekrutteringer.

Kostnad til kantine og renhold tilhørende post 01 er redusert som følge av nye avtaler. Samlet kostnadsreduksjon for disse er cirka kr 135 000 i forhold til året før.

SJT har bedret prognosene i økonomistyringen i 2017, og samlede kostnader på utbetalinger til drift (se note 3 i årsregnskapet) er redusert fra 2016 til 2017 med kr 731 963.

Prosjekt Robust Effektivt Statlig Tilsyn (REST)

Fra våren har det vært gjennomført et internt prosjekt, Robust Effektivt Statlig Tilsyn (REST), for å kartlegge ressursbruk på kjerneoppgaver og administrative oppgaver. Hensikten var å gi kvantitative innspill til gebyrprosjektet og gi grunnlag for en intern diskusjon om potensialet for effektivisering og forbedring. Implementering av besluttede tiltak vil fortsette i 2018. Dokumentasjon av bruk av arbeidstid skal også videreføres, se kapittel 4.1.

4.3 Digitalisering og IT prosjekter

Nytt informasjonssikkerhetssystem

Gjennom siste halvdel av året har SJT jobbet med å utvikle et helhetlig system for å ivareta datasikkerhet som tilfredsstillende kravene i standarden ISO 27001 Ledelsessystemer for informasjonssikkerhet. Det har vært innleid ekstern kompetanse for å bistå utviklingen av styrende dokumenter og gjennomføre intern opplæring om temaet. Ansatte som gjennomfører tilsyn har også hatt et ekstraordinært opplæringsløp med utgangspunkt i behovet for

kunnskap på området som revisorer under tilsyn. Kompetansen på området er også tatt i bruk i oppstarten på implementering av nytt regelverk for GDPR, som skal gjennomføres i 2018.

Digitale skjema

SJT utvikler løpende digitale skjema. I 2017 var cirka 35 skjema tilgjengelig for digital utfylling og innsending på SJTs nettsider. Løsningen har sikker innlogging via ID-porten. Av alle inngående dokumenter som ble journalført i saks- og arkivsystemet i 2017, kom 42 % inn i form av digitale skjema. Dette sparer virksomhetene og SJT vesentlige ressurser siden innsendte skjema har bedre datakvalitet enn alternativet, samtidig som det gir mulighet til å behandle data mer effektivt i henhold til interne rutiner.

TAF-register

En fagapplikasjon, kalt TAF-register, for fornøyelsesinnretninger og taubaneverksamheter er under utvikling, med ekstern bistand. TAF-registeret skal fungere sammen med skjemaløsningen som brukes til innhenting av data fra søknader til arkivsystemet WebSak, og ellers ivareta behovet for:

- å ha god kontroll på alle virksomheter og innretning/anlegg
- status på driftstillatelse/driftsleder/forsikring
- datagrunnlag for risikobaserte tilsyn
- fakturering av gebyr med nødvendig sporbarhet
- oversikt over fakturaer og betalinger
- planlegging og gjennomføring av tilsyn

SJT har i 2017 finansiert utviklingen av TAF-register, og dette er regnskapsført som utgift til investering (se note 5 i årsregnskapet). Totalt er kr 2 069 083 påløpt i forbindelse med finansiering av registeret.

4.4 Bemannings-, kapasitets- og kompetansesituasjonen i virksomheten

Ved årets slutt hadde SJT 66 ansatte, 63 fast ansatte og 3 i engasjement. Tabellen under viser fordeling etter avdeling og stab. I 2017 sluttet fire fast ansatte. SJT fikk seks nyansatte, og har tre personer i midlertidig stilling. SJT har også hatt en person engasjert på deltid på pensjonistvilkår. Ved årsslutt hadde SJT fire utlyste stillinger. Det ble utført 58,2 årsverk i 2017, hvorav 10,3 ved avdeling for taubane og fornøyelsesinnretning i Trondheim.

Organisasjonsheter	Ansatte
Administrasjon	14*
Sikkerhetsstyring og tilsyn	11
Juridisk	9
Seksjon Markedsovervåkning	5
Teknologi og framføring	12
Taubane og fornøyelsesinnretning	12
Kommunikasjonsstab og direktør	3
Sum	66
* 3 ansatte i 50 prosent stilling.	

4.5 Vesentlige forhold knyttet til personalmessige forhold, likestilling, HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø

4.5.1 HMS/Arbeidsmiljø

HMS-aktiviteter er gjennomført i henhold til fast årshjul, hvor årlige oppdateringer av risikovurderinger av ansattes helse og sikkerhet er kjerneaktivitet. Overgangen til ny tilsynsmetodikk i avdeling for taubane og fornøyelsesinnretning har medført mindre risikofylt arbeid under de stedlige befaringsene i anleggene.

I nevnte avdeling ble det tidlig i året gjennomført en ekstraordinær kartlegging av arbeidsmiljøet etter HMS-rapporter og andre indikasjoner på utfordringer med blant annet samarbeidet om å implementere nye arbeidsmetoder. Bedriftshelsetjenesten bistod. Det ble avdekket sider ved ansattes oppfatning av situasjonen som gjorde ledelsen i stand til å konkretisere forbedringstiltak, som siden har vært under gjennomføring.

I april ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse, med verktøyet Avant, eiet og driftet av henholdsvis DIFI og Rambøll. Verktøyet fungerte godt, var kostnadsfritt og ga sammenligning mot gjennomsnittsresultater med andre statlige etater som hadde tatt undersøkelsen. SJTs resultater på overordnet nivå var på alle områder like gode eller bedre enn sammenligningsgrunnlaget. Det ble ikke iverksatt noen større tiltak som følge av resultatene, men undersøkelsen vil bli kjørt igjen i 2019 for å måle utvikling.

4.5.2 IA-avtalen og sykefravær

Ledelsen og tillitsvalgte har hatt faste halvårslige IA-møter. Korttidsfraværet er stabilt lavt, med egenmeldt fravær (1-3 dager) på 1,2 % for året. Gjennomsnittlig langtidsfravær (over 16 dager) lå på 3,2 %. Sammenlignet med

året før sees et noe forhøyet sykefravær, men likevel godt under det interne mål på 4 % for året. I sykefraværsoppfølgingen benyttes bistand fra bedriftshelsetjenesten ved behov, sammen med tett oppfølging fra leder. Den totale sykefraværsprosenten, som inkluderer barns sykdom og permisjon, lå på 5,6 %.

4.5.3 Turnover

Total turnover var på 6,5 % i 2017. Fire avdelinger hadde fratredelse på én person hver. Det ble tilsatt seks personer fordelt på fem avdelinger.

4.5.4 Likestilling og aldersfordeling

SJT fokuserer på likestilling mellom kjønnene, noe som også reflekteres i tilsynets lønnspolitikk. Kjønnsfordelingen er svært jevn. Det er et personalpolitisk mål å oppnå en balansert alders- og kjønnssammensetning og å rekruttere personer med innvandrerbakgrunn.

I tabellen under er snittlønn for alle fast ansatte angitt som 100 %. Snittlønn for kvinner var 93 % av snittlønn for hele SJT, mens tilsvarende tall for menn er 107 %. Lønnsforskjellen mellom kvinner og menn kan forklares med to forhold: 1) Stillinger som krever mindre akademisk bakgrunn, og som dermed også er lavere lønnet, er i stor grad bekledd av kvinner. 2) Snittalder for mannlige ansatte er en del høyere enn for de kvinnelige ansatte.

Lønnsfordeling fast ansatte						
	Kvinner			Menn		
	Snitt	Laveste	Høyeste	Snitt	Laveste	Høyeste
2013	93 %	66 %	134 %	107 %	80 %	170 %
2014	91 %	61 %	139 %	109 %	78 %	170 %
2015	93 %	61 %	139 %	107 %	70 %	170 %
2016	94 %	65 %	137 %	106 %	72 %	168 %
2017	93 %	66 %	139 %	107 %	68 %	175 %

Aldersfordeling fast ansatte – snitt			
	Alle	Kvinner	Menn
2013	47	43	50
2014	48	44	51
2015	48	43	52
2016	48	44	52
2017	48	44	52

Kjønnsfordeling fast ansatte						
	Pr. 31.12	Totalt	Kvinner		Menn	
			Antall	%	Antall	%
2013	57	27	47	30	53	
2014	56	28	50	28	50	
2015	62	31	50	31	50	
2016	61	30	49	31	51	
2017	63	32	51	31	49	

4.5.5 Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn

SJT vurderer alle søkere likt, uavhengig av etnisk bakgrunn. Søkere med innvandrerbakgrunn fra landgruppe 2 (jf. SSBs definisjon) innkalles til intervju når de er kvalifisert for stillingen. Det er ikke tilsatt noen med innvandrerbakgrunn i 2017.

4.5.6 Ansatte/søkere med nedsatt funksjonsevne

Søkere på utlyste stillinger som oppgir å ha redusert funksjonsevne og som er faglig kvalifisert, kalles alltid inn til intervju. Like viktig som å rekruttere folk med nedsatt funksjonsevne er det å ta vare på eksisterende ansatte som plutselig eller over tid, gjennom sykdom eller skader, har fått nedsatt funksjonsevne. Dialog og god tilrettelegging og tilpasning av oppgaver for de ansatte dette gjelder i SJT, har resultert i at de kan bli stående i stillingen selv om kapasiteten er endret eller redusert.

4.5.7 Beskyttelse mot trakassering

SJT har rutiner for å håndtere varsler om mobbing og trakassering, inkludert uønsket seksuell oppmerksomhet.

4.5.8 Lærlinger i staten

SJT har ingen egne lærlingeplasser, siden det er få aktuelle fagområder. De som kunne vært aktuelle er ivarett av avtaler med eksterne samarbeidsparter, som Direktoratet for økonomistyring og IT-driftsleverandør. Muligheten for å dele en lærlingplass med en tilsvarende mindre virksomhet har vært vurdert, og det er konkludert med at utfordringene er for store. Over mange år har SJT tilrettelagt for praksisplasstilbud, men i 2017 var det ingen studenter utplassert fra Universitetet.

5 Vurdering av fremtidsutsikter

Frem mot juni 2019 skal virksomheten tilpasse Det europeiske jernbanebyråets (ERA) utvidede rolle i forbindelse med EUs fjerde jernbanepakke, og sentraliseringen av behandling av søknader om sikkerhets sertifikater og om tillatelser til å ta i bruk kjøretøy (One-Stop Shop). ERA vil være avhengig av et nært samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter, både av hensyn til kapasitet og kompetanse, og vil blant annet måtte innhente uttalelser fra berørte medlemsstater i forbindelse med virksomhetenes søknader. Hyppigere dialog med ERA og redusert oppfølging og dialog med den enkelte søkeren kan bli en konsekvens.

Også som følge av EUs fjerde jernbanepakke arbeides det med å oppheve den nasjonale togframføringsforskriften til fordel for det europeiske regelverket i form av TSI-OPE, og endringene skal tre i kraft fra juni 2019. Det europeiske SERA-direktivet vil gi markedsovervåkingsorganene på jernbane en styrket og mer uavhengig stilling. Det er for tidlig å si hva dette kan bety for rolle, organisering og oppgaver i seksjon for markedsovervåking, men informasjon i bransjen om endringene blir en viktig oppgave fremover.

Regjeringens jernbanereform er ventet å påvirke omfanget av SJTs kjernevirksomhet, men ikke innholdet i den. Det er foreløpig usikkert i hvilken grad aktivitetsnivået innen SJTs kjerneaktiviteter vil øke. De utlyste anbud om trafikkering av flere jernbanestrekninger kan føre til at SJT skal føre tilsyn med flere aktører. På lengre sikt kan reformen føre til omfordeling av roller og ansvar på jernbanen i Norge.

Samferdselsdepartementet jobber med et lovforslag som åpner for gebyrfinansiering av større deler av SJT fra 2020. Bakteppet er omveltningene i jernbanesektoren nasjonalt og internasjonalt. I forlengelsen av utredningen om mulig gebyrfinansiering vil arbeidet fortsette med forberedelser til gebyrfinansiering.

SJT tar sikte på å kunne håndtere endringer som følge av jernbanereform og grensedragningen overfor ERA med å effektivisere og prioritere oppgaver innenfor eksisterende budsjett. Det vil bli større klarhet om dette er realistisk i løpet av 2018 når EUs fjerde jernbanepakke innlemmes i Norge.

På tilsynsområdet jernbanesikkerhet, og spesifikt sikring mot tilsiktede uønskede hendelser, og implementering av regelverket, er det avdekket mangler ved virksomhetenes risikostyring. Sikring vil derfor fortsatt være et prioritert tilsynsområde, sammen med IKT-sikkerhet. Kompetanse og kapasitet på disse områdene må økes i tråd med dette.

På tilsynsområdet taubane og fornøyelsesinnretning vil det de neste årene fortsatt være et behov for omstilling til det nye lovverket (som trådte i kraft 1. juli) og de nye metodene for behandling av søknader om driftstillatelser og tilsyn. Tilpasningen må skje både hos aktører og internt. Utvikling av nye typer installasjoner til bruk for fornøyelsesformål, som innebærer risiko og som stiller minimale krav til ferdigheter hos bruker, vil kreve klare regler for kategorisering og konklusjon om tilsynsansvar. Informasjon til bransjene og kompetanseutvikling internt vil være nøkkelfaktorer.

6 Årsregnskap

Ledelseskommantar

Formål

Statens jernbanetilsyn (SJT) ble opprettet i 1996 og er underlagt etatsstyring fra Samferdselsdepartementet. SJT er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskap i henhold til kontantprinsippet, slik det fremgår 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 på kr 94 592 000 består av kr 91 265 000 i ordinær bevilgning, kr 356 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 2 971 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2016, jf. note A.

Netto mindretgift i 2017 på kapittel 1354 post 01, er søkt overført neste års drift, med maksimalt beløp kr 3 593 500.

Netto mindretgift i 2017 på kapittel 1354 post 21, på kr 923 422 er ikke søkt overført neste års drift, grunnet mindreinntekt på kapittel 4354 post 01 på kr 1 290 007, jf. note B.

Gebyrinntekter utgjør kr 12 662 696, jf. note 1, som er en reduksjon mot 2016 på ca 7,7 % og utgjør en mindreinntekt på totalt kr 1 290 007.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har SJT brukt kr 59 934 242 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2. Dette utgjør 63 % av den disponible tildelingen. Leieutgifter inklusive felleskostnader for lokaler utgjør kr 10 177 726, som tilsvarer 11 % av den disponible tildelingen, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2017, kr 2 349 981. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld 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 2. kvartal 2018. Beretningen er unntatt offentlighet fram til Stortinget har mottatt Dokument 1 fra Riksrevisjonen.

Oslo 14.3.2018



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Statens jernbanetilsyn

Prinsippnote 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 november 2016 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) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

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 er derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2017							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2017	Merutgift (-) og mindretgift
1354	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A,B	74 474 000	68 887 472	5 586 528
1354	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	21	Spesielle driftsutgifter	A,B	20 118 000	19 194 578	923 422
1633	Nettoordning for mva. i staten	01	Driftsutgifter		0	3 345 403	
<i>Sum utgiftsført</i>					94 592 000	91 527 453	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2017	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	01	Driftsinntekter	A,B	13 959 000	12 668 993	-1 290 007
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	81 878	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift		0	7 355 825	
Sum inntektsført					13 959 000	20 106 696	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						71 420 757	
Kapitalkontoer							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					14 595 160	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-86 070 050	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					54 133	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
Konto	Tekst				31.12.2017	31.12.2016	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-2 349 981	-2 404 114	54 133

*Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter. Se note B for nærmere forklaring.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135 401	2 604 000	71 870 000	74 474 000
135 421	367 000	19 751 000	20 118 000
435 401		13 959 000	13 959 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-) / 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
135 401		5 586 528		5 586 528				5 586 528	3 593 500	3 593 500
135 421		923 422		923 422				923 422	987 550	923 422
435 401	«kan nyttes under post 01»			0	-1 290 007			-1 290 007		0

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5 prosent 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 (SJT) har søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp i henhold til R-2/2016 med kr 3 593 500 for kap. 1354, post 01.

Merinntektsfullmakter

SJT er i tildelingsbrevet for 2017 ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2016-2017), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap. 1354, post 21

mot tilsvarende merinntekt under kap. 4354, post 01. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen. SJT inngår i nettoordningen for merverdigavgift.

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

SJT er i tildelingsbrevet for 2017, ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2016-2017), gitt fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2017. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften.

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2017			
	Note	2017	2016
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	12 662 696	13 648 606
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinntekter	1	0	74 959
Andre inntekter	1	0	0
Sum inntekter fra drift		12 662 696	13 723 566
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	59 934 242	52 173 586
Andre utbetalinger til drift	3	25 690 883	26 422 846
Sum utbetalinger til drift		85 625 125	78 596 433
Netto rapporterte driftsutgifter		72 962 429	64 872 867
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	6 297	4 525
Sum investerings- og finansinntekter		6 297	4 525
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	2 454 972	1 264 703
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8,B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	1 954	1 231
Sum investerings- og finansutgifter		2 456 926	1 265 934
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		2 450 628	1 261 409
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	213 480
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetaling av tilskudd og stønader	7	0	0
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		0	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler*			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		81 878	81 060
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		7 355 825	6 340 424
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		3 445 403	3 344 068
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-3 992 300	-3 077 416
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		71 420 757	63 056 859
Oversikt over mellomværende med statskassen**			
Eiendeler og gjeld		2017	2016
Fordringer		0	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-2 351 444	-2 416 100
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		1 463	11 986
Sum mellomværende med statskassen	8	-2 349 981	-2 404 114

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2017	31.12.2016
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Årsgebyr	12 026 846	12 676 756
Driftsledersertifisering	290 600	106 950
Gebyr for øvrige tjenester	345 250	864 900
Sum innbetalinger fra gebyrer	12 662 696	13 648 606
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	0	28 259
Tilfeldige inntekter (post 01, 02)	0	46 700
Sum salgs- og leieinnbetalinger	0	74 959
<i>Andre innbetalinger</i>		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	12 662 696	13 723 566

Særskilt forklaring av sum inntekter fordelt på formål og konti			
Post 21	4354 SJT	31.12.2017	31.12.2016
Artskonto	Tekst	NOK	NOK
Taubane:			
3700	Årsgebyr	7 129 450	8 035 539
3702	Driftsledersertifisering	290 600	106 950
3703	Gebyr for øvrige tjenester	327 050	497 000
3235	Øvrige inntekter inkludert MIP*	0	46 700
Fornøyelsesinnretning:			
3700	Årsgebyr	4 897 396	4 641 217
3703	Gebyr for øvrige tjenester	18 200	367 900
3230	Fakturerbart tilsyn*	0	28 259
SUM		12 662 696	13 723 566
Totalt		12 662 696	13 723 566

*Konti ikke i bruk etter 2016

Inntektsreduksjonen fra 2016 til 2017 skyldes primært nedgang i antall anlegg/innretninger med driftstillatelse. I tillegg ble det gitt unntak fra å fakturere gebyr for driftstillatelset for fornøyelsesinnretninger i 2017, jf. forskrift om endring i gebyrforskrift for fornøyelsesinnretninger.

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2017	31.12.2016
Lønn	46 934 495	44 835 616
Arbeidsgiveravgift	7 355 825	6 340 424
Pensjonsutgifter*	5 399 631	0
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-1 676 502	-1 013 418
Andre ytelser	1 920 793	2 010 964
Sum utbetalinger til lønn	59 934 242	52 173 586
Antall årsverk	58,2	57,4

*Nærmere om pensjonsutgifter

Fra om med 1. januar 2017 betaler virksomheten pensjonspremie til SPK. For 2017 er arbeidsgivers andel av pensjonspremie 12 %.

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2017	31.12.2016
Husleie	10 177 726	9 701 468
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	631 342	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	730 389	854 889
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	10 014	0
Mindre utstysanskaffelser	266 570	960 292
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 056 986	1 330 828
Kjøp av fremmede tjenester	6 662 310	7 333 988
Reiser og diett	3 142 189	3 486 983
Øvrige driftsutgifter	3 013 357	2 754 399
Sum andre utbetalinger til drift	25 690 883	26 422 846

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	6 297	4 525
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	6 297	4 525

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Utbetaling av finansinntekter</i>		
Renteutgifter	1 954	1 231
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansinntekter	1 954	1 231

Note 5 Utbetalinger til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende*	2 069 083	0
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Beredskapsanskaffelser	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende**	385 889	1 264 703
Sum utbetalt til investeringer	2 454 972	1 264 703

<i>Utbetaling til kjøp av aksjer</i>		
Kapitalinnskudd	0	0
Obligasjoner	0	0
Investeringer i aksjer og andeler	0	0
Sum utbetalt til kjøp av aksjer	0	0

*IT-løsning, tilsynsverktøy og uhellsrapportering for TAF.

**Data- og audiovisuelt utstyr.

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2017	31.12.2016
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2017	31.12.2016
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	0	0

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2017	31.12.2017	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	558 631	0	558 631
	Andre fordringer	0	0	0
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	Sum	558 631	0	558 631
Langsiktige forpliktelses				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-2 554 798	0	-2 554 798
	Skyldig skattetrekk	-2 351 444	-2 351 444	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	1 463	1 463	0
	Sum	-4 904 779	-2 349 981	-2 554 798
	Sum	-4 346 148	-2 349 981	-1 996 167

*Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 8 B.

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
Aksjer							
Selskap 1							
Selskap 2							
Selskap 3							
Balanseført verdi 31.12.2017							0

*Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet.