

Årsrapport  
2019



# Innhold

<b>1 Leders beretning</b> .....	3
<b>2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b>	
Samfunnsoppdrag og ansvarsområder.....	4
Organisasjon og ledelse.....	5
Økonomiske referanseindikatorer.....	5
Administrative nøkkeltall.....	5
Virksomhet i tall.....	6
<b>3 Aktiviteter og resultater</b>	
Rapportering på hovedmål 1: «God samfunnsikkerhet, sikkerhet og samtrafikk på jernbane».....	7
Rapportering på hovedmål 2: «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøylesesinnretninger».....	10
Rapportering på hovedmål 3: «Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår».....	11
Andre prioriteringer.....	12
<b>4 Styring og kontroll i virksomheten</b> .....	13
<b>5 Vurdering av fremtidsutsikter</b> .....	16
<b>6 Årsregnskap</b> .....	17
Ledelseskommantar årsregnskapet.....	17
Prinsippnote årsregnskapet.....	18
Bevilgningsrapportering med noter.....	19
Artskontorapportering med noter.....	21

# 1 Leders beretning

Statens jernbanetilsyn (SJT) har ny organisering fra 2019. Målet med endringen er å løse samfunnsoppgavene mer effektivt. Markedsovervåking er nå en egen avdeling, og øvrige fagområder er organisert i avdelinger rundt SJTs kjerneprosesser. Satsing på veiledning til virksomhetene for å effektivisere ressursbruk hos SJT og aktørene er tydeliggjort.



## God samfunnsikkerhet, sikkerhet og samtrafikk på jernbane

Norge har gjennom flere år vært et av landene i Europa med færrest drepte og alvorlig skadde per kjørte togkilometer. I fjor omkom én person på jernbanenettet – mot fem i 2018. SJT fikk innrapportert cirka 21.000 uønskede jernbanehendelser på jernbanenettet i 2019. Antall hendelser knyttet til arbeid i og ved spor er redusert betydelig. Dette har vært et fokusområde for SJT i flere år, og synes å gi en positiv utvikling.

Prioriterte tilsynsmaer har vært risikovurdering og overvåking. SJT har også ført tilsyn med sikring og informasjonssikkerhet.

Resultatene av tilsyn med jernbaneselskapenes risikovurderinger viser at det i stor grad brukes metoder som samsvarer med krav, men at risikovurderingene ikke i tilstrekkelig grad integreres i arbeidet for sikker drift.

Tilsyn innen overvåking skal påse at overvåkingsforskriften er implementert og etterlevd hos virksomhetene. Overvåkingsforskriften stiller krav til at virksomhetene skal overvåke at det etablerte sikkerhetsstyringssystemet er hensiktsmessig. Resultatene viser at mange relevante elementer av overvåking er på plass, men at det er mangler i det strategiske arbeidet.

Tilsyn med sikring fokuserte på styringssystem, risikovurderinger, informasjonssikkerhet og leverandørstyring. Dokumentasjon av hvordan sikring styres og følges opp av ledelsen er mangelfull hos de fleste aktørene.

SJT hadde i 2019 et betydelig antall regelverksarbeider gående, mange for mulig gjennomføring av EUs fjerde jernbanepakke i Norge. Internasjonalt har SJT deltatt i flere møterrekker om denne jernbanepakken, og er godt forberedt på en gjennomføring i Norge.

## God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger

Ingen personer omkom i taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger i 2019. Innrapporterte uønskede hendelser i 2019 har økt betydelig fra året før etter at SJTs tilsyn og veiledning har tydeliggjort rapporteringskravene.

Etter veiledningsaktivitet fra SJT har søknader om tillatelser i større grad vært komplette og dekkende. Dette har gjort saksbehandlingen mer effektiv, både for søkerne og for SJT.

Evaluering av regelverket for taubane og fornøyelsesinnretning ble satt i gang i 2019 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

## Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår

Som markedsovervåker behandlet SJT i 2019 to klagesaker av prinsipiell interesse: om infrastrukturavgifter og påslag; om vilkår for tilgang til terminaler. I sistnevnte sak ble klagen trukket som følge av at partene selv fant frem til en løsning.

I saken om infrastrukturavgifter stevnet Bane NOR staten etter SJTs vedtak i klagesaken. Saken vil gå for retten våren 2020.

SJT sendte tre forskrifter på høring som skal gjøre det enklere og mer oversiktlig for aktørene i jernbanesektoren å etterleve og tilpasse seg regelverket. Forskriftene omhandler rettigheter og plikter for tilgang til serviceanlegg, regler om metode for beregning av infrastrukturavgift basert på direkte kostnader og gjennomføring av økonomisk likevektstest ved nye internasjonale kommersielle ruter. Forskriftsarbeidet vil bli fullført i 2020.

Internasjonalt har SJT vært en pådriver i å utvikle statistikkarbeidet i IRG-Rail til også å omfatte en analyse av markeds- og konkurranseforhold i jernbanesektoren.

## Økonomi og styring

Ved utgangen av 2019 viser den økonomiske oversikten at den bevilgede rammen i årets tildelingsbrev ikke er anvendt fullt ut. Det vil bli en merinntekt fra gebyrer innen taubane og fornøyelsesinnretninger. Totalt sett har SJT tilstrekkelig styring og kontroll på risikoforhold. Planlagte aktiviteter er i all hovedsak gjennomført; avvikene fra planer og interne mål og resultatkrav er ubetydelige. Målene i tildelingsbrevet er oppnådd.

Oslo, 15. mars 2020

**Erik Ø. Reiersøl-Johnsen**

Direktør

Statens jernbanetilsyn

# 2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

## 2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder

Statens jernbanetilsyn (SJT) er tilsynsmyndighet for tog, trikk og T-bane og for taubaner og fornøyelsesinnretninger i Norge. SJT er underlagt Samferdselsdepartementet (SD). Samfunnsoppdraget innebærer

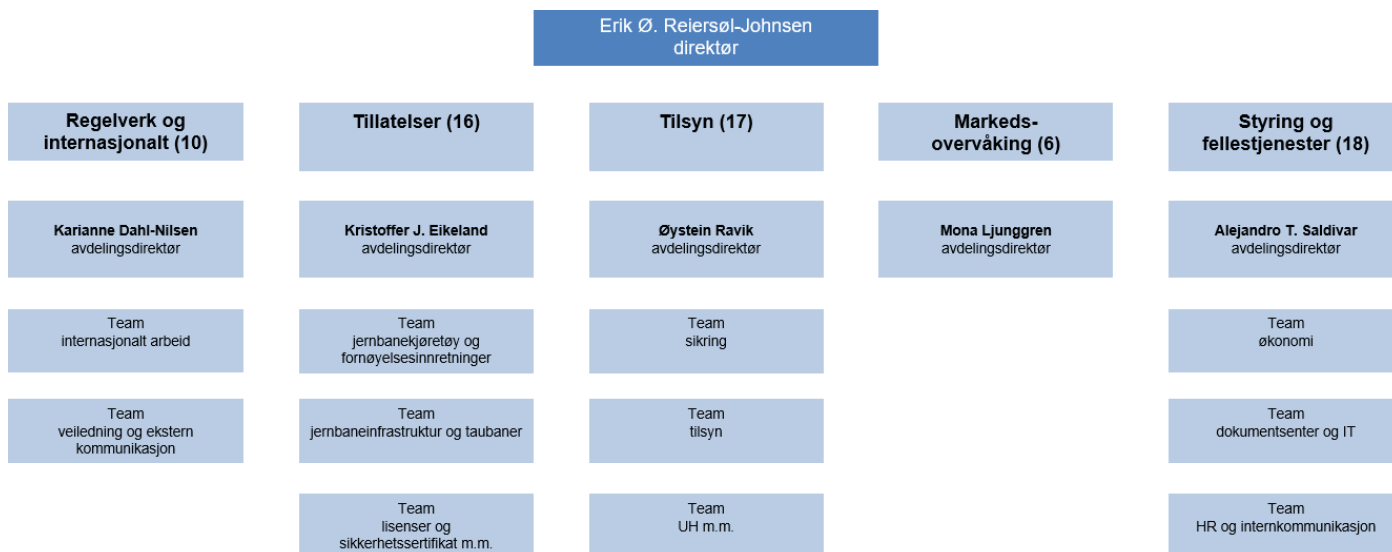
- å være en pådriver for sikkerhet for å hindre store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell
- sikring mot terror og sabotasje
- å overvåke jernbanemarkedet for å bidra til et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og like vilkår

SJTs arbeid med sikkerhet og sikring på jernbanen er en integrert del av SDs arbeid med samfunnssikkerhet. Innen alle bransjene er det SJTs oppgave å fremme norske interesser tidlig i den europeiske regelverksutviklingen. Å følge opp regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det etableres et felles jernbanesystem over landegrensene i Europa. Tabellen under viser virksomheter som SJT fører tilsyn med og noen nøkkeltall knyttet til disse per 31. desember.2019.

<b>Jernbaneselskaper</b>	
Norske infrastrukturforvaltere for jernbanevirksomhet	2
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetsattest og lisens for persontrafikk på det nasjonale nettet	4
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetsattest og lisens for godstrafikk på det nasjonale nettet	3
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetsattest og lisens for trafikk på sidespor og museumsbaner	13
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetsattest og lisens for persontrafikk i Norge	1
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetsattest og lisens for godstrafikk i Norge	5
Norske jernbaneselskaper som kjører trikk	3
Norske jernbaneselskaper som kjører T-bane	1
Lokførere med gyldig førerbevis	2074
Millioner kjørt togkilometer i Norge i 2019	51
Lover SJT fører tilsyn med på områdene jernbanesikkerhet, -siking, -samtrafikk og -markedsovervåking	2
Forskrifter SJT fører tilsyn med på områdene jernbanesikkerhet, -siking, -samtrafikk og -markedsovervåking	46
<b>Fornøyelsesinnretninger</b>	
Virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	278
Fornøyelsesinnretninger	768
Lover SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i fornøyelsesinnretninger	1
Forskrifter SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i fornøyelsesinnretninger	1
<b>Taubaneanlegg</b>	
Virksomheter med driftstillatelse for taubaneanlegg	352
Taubaneanlegg	799
Totalt antall utstedte driftslederattester for taubane	757
Lover SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i taubaneanlegg	1
Forskrifter SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i taubaneanlegg	1

## 2.2 Organisasjon og ledelse

Ved årets slutt hadde SJT 67 ansatte, 64 faste ansatte og tre i engasjement. Av de 64 ansatte er seks ansatte på deltid. 12 ansatte har kontorsted i Trondheim, de øvrige i Oslo. Organisasjonskartet under viser avdelinger og team, med antall ansatte per avdeling i parentes.



## 2.3 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter

Tabellen under viser økonomiske indikatorer for de siste tre år.

Økonomiske referanseindikatorer	2019	2018	2017
Lønnsutgifter per årsverk (KPI1) <sup>1</sup>	1 116 866	1 069 202	1 029 444
Totalutgift per årsverk (KPI2) <sup>2</sup>	1 684 196	1 584 309	1 512 949
Lønnsutgiftsandel (KPI3)	66,3 %	67,5 %	68,0 %
Andel administrative utgifter (KPI4)	20,1 %	18,6 %*	19,8 %
Andel administrative utgifter per årsverk (KPI5)	352 934	295 352	299 284*

<sup>1</sup>KPI1 inkluderer lønn og sosiale utgifter

<sup>2</sup>KPI2 inkluderer antall årsverk og sum totale utgifter

Tallene viser stabilitet over tid i SJT.

KPI4 registrer en moderat økning i administrative utgifter som igjen må sees i sammenheng med antall besatte årsverk i 2019.

SJT hadde flere ubesatte stillinger gjennom året, og det påvirker indikatorene, se kapittel 4.4.

## 2.4 Administrative nøkkeltall

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

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Ansatte (faste og midlertidige)	67	65	66
Årsverk	55,1	58,8	58,2
Samlet tildeling post 01-99 i NOK	99 333 000	96 764 000	94 592 000
Utnyttelsesgrad post 01-29 (%)	93,5 %	96,3 %	93,1 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	92 849 700	93 148 260	88 083 892
Personalutgifter (lønn og sosiale utgifter)	61 572 844	62 869 090	59 934 246
Personalutgifter i % av driftsutgifter	66,3 %	67,5 %	68,0 %
Reiseutgifter per årsverk (konto 71) i NOK	48 303	48 590	54 021
Konsulentutgifter og andre fremmede tjenester i NOK	10 461 754	12 174 556	6 662 310
Konsulentutgift og andre fremmede tjenester, andel av driftsutgifter (%)	11,3 %	13,1 %	7,6 %

## 2.5. Omfanget av SJTs virksomhet i tall

Volumtabellen under viser leveranser fra SJTs kjernevirksomhet de siste tre årene.

Kjerneaktiviteter – volumantall	2019	2018	2017	Kommentarer
<b>Jernbane – sikkerhet, sikring og samtrafikk</b>				
Sikkerhetssertifikater, lisenser, tillatelser og førerbevis				
Nye sikkerhetssertifikater/lisenser	3	2	1	I 2018 fikk to søkere kun innvilget lisens.
Endrede/fornyede sikkerhetssertifikater	2	4	4	
Nye tillatelser til å ta i bruk infrastruktur	61	143	139	Tall for 2017 og 2018 er samlet.
Nye tillatelser til å ta i bruk kjøretøy	95			
Nye førerbevis	120	77	109	
<b>Tilsyn, fordelt på typer</b>				
Systemrevisjoner	13	13	12	
Tilsynsmøter	4	3	16	
Dokumenttilsyn	38	1	1	Stort antall i 2019 som følge av et dokumenttilsyn som ble rettet mot alle virksomhetene.
Inspeksjoner	0	1	2	
<b>Uønskede hendelser</b>				
Innrapporterte uønskede hendelser, inkludert trikk og T-bane (dyrepåkjørsler er ikke inkludert)	23.538	26.218	24.643	
Avsluttede rapporter fra Statens havarikommisjon for transport	6	10	9	
<b>Sikkerhet på taubane og fornøyelsesinnretninger</b>				
<b>Driftstillatelse og driftslederertifikat</b>				
Nye tillatelser for fornøyelsesinnretninger	66	154	126	
Nye driftstillatelser for taubaneanlegg	23	11	18	
Nye driftsledersertifikater for taubaner	48	55	54	
<b>Tilsyn</b>				
Tilsyn – virksomheter med fornøyelsesinnretninger	34	14	44	
Tilsyn – virksomheter med taubaneanlegg	44	58	77	
<b>Uønskede hendelser</b>				
Innrapporterte uønskede hendelser – fornøyelsesinnretninger	229	93	112	Økning knyttes til nytt regelverk for rapportering fra 2017.
Innrapporterte uønskede hendelser – taubaner	506	85	34	
<b>Markedsovervåking – jernbane</b>				
Mottatte klager innen markedsovervåking	1	2	1	
Ferdig behandlede klager innen markedsovervåking	2	2	2	
<b>Regelverksarbeid</b>				
EU-rettsakter implementert	0	0	3	
Utkast EØS-posisjonsnotater etter bestilling fra SD	8	12	1	
Større regelverksarbeider som pågår	8	6	3	
<b>Internasjonalt arbeid – representasjon i grupper</b>				
Jernbanesikkerhet og -samtrafikk	34	33	41	
Markedsovervåking	9	8	9	
Taubane	7	9	9	
Fornøyelsesinnretninger	1	5	6	Nedgangen i 2019 skyldes ressursprioritering.
<b>Innsyn</b>				
Behandlede innsynskrav	1034	1207	1674	

# 3 Aktiviteter og resultater

Samlet måloppnåelse for 2019 er god. De fleste planlagte aktiviteter er gjennomført og interne mål nådd. Til tross for midlertidig redusert bemanning vurderer SJT at mål og prioriteringer fra tildelingsbrevet er nådd.

Søknader om sikkerhetsattestater og lisenser for jernbanevirksomheter, og fornyelse av disse, behandles med en grundig vurdering av sikkerhetsstyringssystemer mot lovverket. Søknader om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy behandles fortløpende og i tett dialog med virksomhetene. Det samme gjøres med søknader om førerbevis for lokførere. Selskapene følges videre opp gjennom tilsyn av ulike typer og med ulike temaer. Grunnlaget for valg av virksomheter og temaer er forhold knyttet til virksomhetene, som kjørte kilometer, type transport, historikk fra søknadsprosess for sikkerhetsattestat, tidligere tilsyn og statistikk fra innrapporterte uønskede hendelser. Føringer fra strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren legges også til grunn. Sikringsforskriften følges så langt kun opp gjennom tilsyn. Avvik avdekket under tilsyn følges opp til de er lukket, og dette bidrar over tid til redusert risiko og økt sikkerhet.

Søknader i 2019 er besvart innen tidsfrister, og tilbakemeldinger fra virksomhetene er gode. Deler av regelverket oppleves som utfordrende for virksomhetene. Tilsynene bekrefter at arbeidet med sikkerhet og sikring hos jernbaneselskapene i all hovedsak er i tråd med regelverk. Det er områder med forbedringspotensial. SJT opplever blant annet at det tar lang tid for noen av selskapene å lukke avvik, hvor det er gitt pålegg om utbedring. Arbeidet med å utvikle tilsynsmetodikk og veiledning har pågått i 2019 og fortsetter i årene fremover for å sikre mest mulig effektiv påvirkning av risiko og sikkerhet.

SJT's bidrag til sikkerhet i taubaner og fornøyelsesinnretninger er basert på de samme prinsippene som for jernbaneselskapene. Det legges stor vekt på å verifisere grunnlag for sikker drift i behandlingen av søknader om driftstillatelser og sertifisering av driftsledere for taubaner. Tilsynsprogrammet utarbeides basert på en helhetlig risikovurdering, og gjennomføres for å påse at virksomhetene drives i henhold til systemer som er implementert. Så langt har ikke SJT tilgang til den samme statistikk basert på innrapporterte uønskede hendelser på disse områdene som på jernbane. Men det var betydelig økning i innrapportering i 2019. Det er fortsatt utfordringer knyttet til overgangen til nytt regelverk fra 2017, spesielt innenfor fornøyelsesinnretninger, men SJT's vurdering er at sikkerheten er god. Tilfredsheten hos virksomhetene er noe lavere enn på jernbane.

Innen markedsovervåking har behandling av klager fra virksomhetene på konkurranseforhold høyest prioritert, og disse er gjennomført i henhold til frister og med god kvalitet i 2019. Parallelt følger SJT med på utviklingen i jernbanemarkedet gjennom analyser av tilgjengelig fakta. Dette kan resultere i at SJT selv initierer saker og fatter vedtak for å sørge for konkurranse på like vilkår. Det er fortsatt en utfordring å sørge for at selskapene har kjennskap til lovverket og til SJT's rolle, og på dette området ble det registrert en god utvikling i 2019.

Rapporteringen videre i dette kapitlet er satt opp i henhold til tildelingsbrevets mål og prioriteringer og kravene til rapportering i vedlegget til tildelingsbrevet.

## 3.1 Hovedmål 1 God samfunnssikkerhet, sikkerhet og samtrafikkvegne på jernbane

### 3.1.1 Delmål 1.1 Fremme sikker jernbanedrift gjennom aktiv veiledning, tillatelser og risiko-basert tilsyn

#### Aktiv veiledning

I ny organisering er det etablert et veiledningsteam med ansvar for å koordinere SJT's veiledning i alle bransjer, i tillegg til ansvar for ekstern kommunikasjon. Teamet samarbeider med fagavdelingene for å sikre god og formålstjenlig balanse mellom bruk av virkemidlene tilsyn og veiledning. Teamet skal bidra til medvirkning og økt kunnskap om aktørene. Målet er å fremme forståelse og dermed effektiv etterlevelse av regelverket.

Erfaringen fra de siste årene er at SJT's målgrupper i hovedsak nås gjennom direkte kontakt digitalt, i tilsyn og veiledningsmøter og i bransjefora, men lite gjennom presse og media. Derfor legges det noe mindre vekt på generelt omdømmearbeid og mer på kommunikasjon med aktørene i bransjen, og med utgangspunkt i deres behov. Se omtale av veiledningsaktiviteter og resultatene av disse under fagområdene i dette kapitlet.

Tilbakemeldingene fra de tre bransjemøtene på jernbaneområdet viste høy og jevn tilfredshet. Spesielt god var tilbakemeldingen etter møtet om EUs fjerde jernbanepakke i desember. Deltakernes tilfredshet med SJT-konferansen var, som tidligere år, på høyt nivå.

## Tillatelser

Meldinger og søknader om tillatelse for infrastruktur og kjøretøy er behandlet forløpende gjennom året, med samlet volum omtrent som foregående år. En ny aktør på norsk jernbane, Go Ahead Norge AS, fikk lisens og sikkerhetssertifikat for persontransport på det norske jernbanenetet. Søknad om lisens og sikkerhetssertifikat fra SJ Norge AS ble mottatt november i 2019, og behandlingen forventes ferdigstilt tidlig i 2020. SJ Norge AS planlegger drift fra juni 2020. Sikkerhetsgodkjenningen til Bane NOR er endret til også å omfatte Spordrift AS, for drift og vedlikehold av infrastruktur. Tillatelsen er gitt tidsbegrenset til 1. juli 2020, og forutsetter at kun Spordrift AS benyttes som leverandør. Grunnlaget for sikkerhetsgodkjenning vil bli behandlet på nytt første halvår 2020. Tillatelsen følges opp som en del av tilsynsprogrammet for 2020. Tillatelse er gitt for test av nytt flytog. For å legge til rette for en effektiv søknadsprosess for tillatelse til å ta i bruk kjøretøyene har SJT veiledet Flytogets leverandør (CAF) over en lengre periode.

Brukerundersøkelsene for søknadsbehandling av tillatelser for kjøretøy og infrastruktur viser fortsatt høy gjennomsnittlig tilfredshet med saksbehandlingen. Resultatene er noe dårligere på spørsmål om klarhet i regelverk og skriftlig veiledning.

## Risikobasert tilsyn

Tilsynsprogrammet for 2019 er i all hovedsak gjennomført. Tre planlagte tilsyn ble tatt ut av programmet som følge av annen tilstrekkelig verifisering av overensstemmelse med regelverket. Det ble gjennomført et stort antall dokumenttilsyn knyttet til forsikring og til generell sikkerhetsstyring på sidespor. Dokumentforespørsel om forsikring ble sendt til alle jernbaneselskapene; dermed er det rapportert et høyt antall her i tabellen i kapittel 2.5.

To planlagte tilsyn av virksomheter utpekt som Notified Body er utsatt i påvente av ny utpeking i samsvar med kravene i nytt samtrafikkdirektiv. Notified Body er teknisk kontrollorgan som verifiserer at komponenter eller delsystemer oppfyller krav i TSI i EU. SJT reduserte i 2018 og 2019 antallet tilsynsmøter med Bane NOR, se tabell i kapittel 2. Dette var for å imøtekomme Bane NORs ønske om større grad av systemtilsyn. Forutsetningen for dette var at vedtak om utbedring av avvik avdekket i systemtilsyn blir lukket effektivt av Bane NOR. Lukking av avvik har SJT opplevd som både utfordrende og ressurskrevende å følge opp. Det har i tillegg vært holdt jevnlige møter med Bane NOR om sikkerhetsstyring.

Innen jernbanesikkerhet har hovedtemaene under tilsyn blant annet vært

- risikovurderinger
- beredskap
- oppfølging og bruk av informasjon fra uønskede hendelser
- forskrift om gjennomføring av felles sikkerhetsmetode for overvåking som skal anvendes av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og enheter med ansvar for vedlikehold (overvåkingsforskriften)

Resultatene viser at det i stor grad brukes metoder for risikovurderinger som samsvarer med krav, men at risikovurderingene ikke i tilstrekkelig grad integreres i arbeidet for sikker drift. De oppdateres heller ikke systematisk og fortløpende. SJT har varslet tvangsmulkt til Bane NOR for mangler innen beredskap. Det er et potensial i bransjen for å bruke informasjon fra uønskede hendelser som utgangspunkt for mer grundige analyser og tiltak som hindrer gjentakelser. Analyser viser at hendelser knyttet til arbeider i og ved spor er redusert betydelig, og at utviklingen også kan knyttes til tidligere tilsynsaktiviteter. Tilsyn med praksis for overvåking viste at mange relevante elementer av overvåking er på plass, men det er fortsatt mangler knyttet til strategisk arbeid.

ERAs (European Union Agency for Railways) modenhetsmodell, som SJT har tilpasset til egen tilsynsvirksomhet, er tatt i bruk for å vurdere og følge utviklingen i virksomhetenes etterlevelse av regelverket. Den har hovedsakelig vært brukt for å få erfaring internt. Etter hvert vil resultatene bli brukt i kommunikasjon med aktørene om deres sikkerhetsstyring. Bruken skal videreføres til andre tilsynsområder i SJT. ERAs modell er tilgjengelig for virksomheter som ønsker å bruke den i eget arbeid.

Brukerundersøkelsen som gjennomføres etter hvert tilsyn besvares av de fleste, og viser i hovedsak godt utbytte av tilsynene. Undersøkelsen er videreutviklet for å innhente mer detaljert tilbakemelding også på regelverk og veiledning i forbindelse med tilsyn.

### **3.1.2 Delmål 1.2 Sikre at jernbaneregulverket er faglig forankret, oversiktlig og lett tilgjengelig for brukerne**

SJT hadde i 2019 et betydelig antall regelverksarbeider gående, mange knyttet til den mulige gjennomføringen av EUs fjerde jernbanepakke i Norge. Evaluering av sikringsforskriften er påbegynt, og det sees spesielt på grensesnittene mellom forskriften, jernbaneloven § 6b og sikkerhetsloven.

Klarere struktur og språk er prioritert i forskriftsarbeidet. Ekstern ekspertise har bidratt til tydeligere forskrifter og økt klarspråkkompetansen internt. Aktørene har i større grad blitt involvert i utredningsarbeid og konsekvens-



analyser. Brukerundersøkelser som gjennomføres etter morgenmøter, tilsyn og behandling av søknader om tilatelser adresserer også klarhet i regelverket, og innspillene vil bli brukt i det videre arbeidet.

### **3.1.3 Delmål 1.3 Fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling**

SJT har hatt en fortløpende dialog med ERA om nasjonale regler for Norge, og har god dialog med SD om regelverksarbeidet som foregår på EU-plan. Følgende temaer er blant de som er viet betydelige ressurser, og hvor norske interesser knyttet til europeisk regelverksutvikling er fremmet:

- aksept hos ERA for notifikasjon av kravet til barrierer mot enkeltfeil som et nasjonalt krav for Norge
- utfordringene knyttet til bruk av komposittbremseklosser under nordiske vinterforhold, og kravene fra Norge, Sverige og Finland om behov for «specific case»
- ERAs nye arbeidsgruppe CSM (Common Safety Methods) ASLP (Assessment of Safety Level og Safety performance), en videreutvikling av det tidligere arbeidet med COR (Common Occurance Reporting), hvor SJT er en pådriver for å opprettholde nasjonale systemer for innrapportering av uønskede hendelser
- ERAs endring i måten å revidere TSI-er på, som tas i bruk fra nyåret 2020

Kunnskapen om EU/EØS-arbeid er styrket som følge av opprettelsen av et nytt team med ansvar for koordinering av internasjonalt arbeid. Blant annet har fagområdet blitt en del av introduksjonsprogrammet for nyansatte. Mer spesiell opplæring til de som representerer SJT og Norge i internasjonalt arbeid er under utvikling og skal inkluderes i kompetanseutviklingsplanene.

Det er etablert en beslutningsrutine for deltakelse i internasjonale fora med mål om en klarere og mer helhetlig prioritering. En bedre systematikk for forarbeid, etterarbeid og dokumentasjon av det internasjonale arbeidet har kommet på plass. Dette bidrar til en økt erfaringsutveksling mellom representanter i de ulike gruppene SJT deltar i. Slik styrkes muligheten til å påvirke i det internasjonale arbeidet.

### **3.1.4 Delmål 1.4 Forvalte og utnytte statistikk og tilstandsvurderinger om sikkerhetsnivå**

Som det fremgår av volumtabellen i kapittel 2 har det vært en liten nedgang i antallet innrapporterte uønskede hendelser knyttet til jernbane, trikk og T-bane sammenlignet med foregående år. Det bemerkes at SJT får inn rapporter om én og samme hendelse flere ganger, ofte fra flere involverte aktører. Disse er slått sammen, sånn at tallene viser reelt antall hendelser. Rapporter som omhandler personer i spor og forhold ved infrastruktur, er dominerende i antall.

Sikkerhetsnivået på norsk jernbane er vurdert å være på samme nivå som tidligere år, og antall jernbaneulykker er stabilt<sup>1</sup>. Noen av hendelsene er fortsatt til vurdering og antall jernbaneulykker er ikke konkludert. Antall døde og hardt skadde er noe redusert i forhold til 2018, men tallene er små, og det legges derfor lite vekt på svingninger fra ett år til det neste. Det vises til SJTs nettsider, som viser offisiell ulykkesstatistikk og sikkerhetsrapporter for jernbane, trikk og T-bane. Foreløpige tall og vurderinger for 2019 tyder på at sikkerheten på jernbanen i Norge fortsatt er blant de beste i EU/EØS.

Når det skjer påkjørsler med fatal utgang på jernbanen er det politiet som gransker og avgjør om det dreier som en ulykke eller selvmord, og dette tar ofte lang tid. SJT får innrapportert hendelsene, men i henhold til jernbane-loven skal ikke selvmord inngå i SJTs offisielle statistikk over ulykker. SJT vurderer om det er steder som er spesielt utsatt for slike hendelser, men det er vanskelig å trekke konklusjoner. SJT bidro med statistikk på møte med Helse- og omsorgsdepartementet i november 2019 som innspill til handlingsplanen for å forebygge selvmord i Norge.

SJT har fortsatt å levere statistikk og trendanalyser til jernbaneselskaper som ønsker dette, ofte knyttet til spesielle tema. Temaspesifikke analyser av innrapporterte uønskede hendelser har fra 2019 i større grad blitt brukt til målretting av tilsyn.

SJT har endret praksis for lukking av sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT), slik at tiltak skal være verifisert gjennomført hos aktuelle virksomheter før tilrådingene lukkes.

### **3.1.5 Sikre oppfølging og implementering av regelverk for sikring mot tilsiktede uønskede handlinger, og bidra til utviklingen av det forebyggende sikkerhetsarbeidet gjennom å følge opp bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter**

Det ble gjennomført fire tilsyn etter sikringsforskriften. Temaene for disse var styringssystem, risikovurderinger, informasjonssikkerhet og leverandørstyring. Resultatene viser at dokumentasjonen på hvordan sikring styres og følges opp av ledelsen er mangelfull hos de fleste aktørene, med for eksempel manglende mål, uklare ansvarsforhold og manglende krav til sikringskompetanse hos ansatte og leverandører. Risikovurderingene er ofte

<sup>1</sup> Jernbaneulykke defineres som en hendelse som forårsaker død eller alvorlig personskade, betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller ytre miljø eller omfattende trafikkforstyrrelser som konsekvens. Jernbaneulykker omfatter ulykker på trikk og T-bane.

begrenset til terror og sabotasje, og inkluderer ikke de delene av sikringsforskriften som omfatter hærverk og tyveri med særlig stort skadepotensial. Ofte har man ikke vurdert risikoen knyttet til grensesnittene mellom jernbanevirksomhetene, leverandører, herunder mellom konsern og datterselskap, og tredje parter. Identifisering av informasjon som er nødvendig å skjermes og underlegges kontroll er mangelfull hos mange aktører. Risiko knyttet til beredskapssituasjoner er godt dokumentert.

IKT-sikkerhet er et av de prioriterte område i strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren. Tilsyn med IKT-sikkerhet etter sikringsforskriften i form av revisjoner av flere togselskaper med tillatelse for person- og godstrafikk samt T-banen er gjennomført i 2019. Revisjon med samme tema er planlagt hos infrastrukturforvalter i 2020. Prioriterte temaer i 2019 har vært:

- Integrasjon av IKT-sikkerhet i virksomhetens styringssystem for sikring
- Gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger av IKT-sikkerhet internt og hos leverandører
- Skjerming av informasjon og nødvendig kontroll, samt taushetsplikt internt og i leverandørforhold
- Leverandørstyring av IKT-tjenester i konsernet og ved avtale med ekstern leverandør

Høsten 2019 ble det gjennomført et dokumenttilsyn av Bane NOR, T-banen og togselskaper som driver person- eller godstrafikk på det nasjonale jernbanelivet for å innhente informasjon om virksomhetenes risikostyring av IKT-systemer spesielt. Resultatene presenteres på SJTs bransjemøte våren 2020 og på SJT-konferansen høsten 2020. Resultatene tas med i videre planlegging av tilsyns- og veiledningsaktiviteter, samt den pågående evalueringen av sikringsforskriften.

Representanter fra tilsynsavdelingen har deltatt i EU-fora innen sikring (Land Transport Security og Rail Security) og i møter med SD om samfunnssikkerhet.

Arbeidet med forskrifter til jernbanelovens § 6b, som bidrag til totalforsvaret og i henhold til oppdrag fra SD, er under gjennomføring med plan om ferdigstilling i 2021. Spesialkompetanse på området er rekruttert med oppstart tidlig i 2020.

## **3.2 Hovedmål 2 God sikkerhet på taubaneanlegg og fornyelsesinnretninger**

### **3.2.1 Delmål 2.1 Sikre at taubane- og fornyelsesinnretningsregelverket er faglig forankret, oversiktlig og lett tilgjengelig for brukerne**

Det er igangsatt en evaluering av taubane- og fornyelsesregelverket, begge i henhold til oppdrag fra SD. I arbeidet legges det opp til tett kontakt med brukerne for å sikre at regelverket blir enklere å forstå og etterleve. Vurdering av driftsledersertifiseringsordningen er per 31. desember i slutfasen. Det er også igangsatt en vurdering av om Statens havarikommisjon for transport skal tilrådes å få kompetanse til å undersøke ulykker i taubaneanlegg og fornyelsesinnretninger.

Det har vært en nedgang i SJTs representasjon i internasjonale grupper knyttet til sikkerhet i fornyelsesinnretninger, som primært skyldes ressursprioritering i SJT.

### **3.2.2 Delmål 2.2 Fremme kompetanse om regelverkskrav og øke risikohåndteringsevnen for taubaneanlegg og fornyelsesinnretninger**

Sju nye veiledningsdokumenter for taubane og fornyelsesinnretninger er utarbeidet. En rekke nyhetssaker med veiledende innhold er publisert på SJTs nettsider. Det har vært holdt bransjemøter innen sikkerhet i taubaneanlegg og fornyelsesinnretninger, og tilbakemeldingene via brukerundersøker viser at innholdet ble godt mottatt og traff behovet.

### **3.2.3 Delmål 2.3 Påse sikker drift av taubaner og fornyelsesinnretninger gjennom tillatelser og risikobasert tilsyn**

#### **Tillatelser**

23 nye taubaneanlegg og 66 nye fornyelsesinnretninger har fått driftstillatelse i 2019. Det er fortsatt et stort antall virksomheter som driver fornyelsesinnretninger som ikke har verifisert at innretninger og tilhørende dokumentasjon tilfredsstiller de gjeldende kravene fra 2017. Høsten 2019 ble det startet et verifiseringsarbeid for å påse at alle virksomhetenes driftstillatelse er basert på nytt regelverk, og dette arbeidet har høy prioritet.

SJT er kjent med at det forekommer tilfeller av at fornyelsesinnretninger drives i Norge uten driftstillatelse, men er ikke kjent med omfanget av dette. Se mer om dette i kapittel 4.1. I ett tilfelle er overtredelsesgebyr utstedt til virksomhet som har drevet fornyelsesinnretning uten tillatelse.

I 2018 ble en bedre og digitalisert innsending og registrering av søknader gjennomført. I kombinasjon med veiled-

ning har dette ført til at en del søknader har vært mer komplette ved mottak i 2019. SJT viderefører dette arbeidet med mål om bedre kvalitet på mottatte søknader og kortere behandlingstid i 2020. I gjennomsnitt har det tatt 74 dager fra SJT har mottatt søknad om driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger til vedtak om innvilgelse eller avslag er fattet. Tilsvarende tall for driftstillatelser for taubaneanlegg er 85 dager. Beregningene er basert på saker hvor vedtak ble fattet i 2019. Etter at SJT har gjort en første vurdering av innsendt søknadsdokumentasjon og gitt søker tilbakemelding på eventuelle mangler, blir en del saker liggende hos søker over lengre tid. Når en søknad anses komplett behandles den som regel i løpet av kort tid (2-3 uker). Høsten 2019 prioriterte SJT søknader fra virksomheter med taubaneanlegg. Dette gjorde oppstart tidlig i sesong mulig for virksomhetene.

Det er tatt i bruk en ny brukerundersøkelse til søkere om driftstillatelse for taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger. Den er gjennomført for saker som ble avsluttet i 2019. Responsratene har vært lave. Resultatene så langt viser god tilfredshet hos taubanevirksomheter og en del lavere tilfredshet hos virksomheter med fornøyelsesinnretninger, spesielt på spørsmål om saksbehandlingsprosessen. SJT benytter resultatene i sitt forbedringsarbeid.

### **Risikobasert tilsyn**

Tilsynsplanene for året er i hovedsak gjennomført. Som følge av ressursprioriteringer ble noen tilsyn overført til planene for 2020. Rapporteringstiden etter tilsyn er redusert. Tema for de gjennomførte tilsynene har vært virksomhetenes sikkerhetsstyringssystem. Det har vært lagt vekt på identifisering og oppfølging av risiko, kompetansekrav, styring av drift og vedlikehold, beredskapsplaner og rutiner for registrering og oppfølging av hendelser og ulykker. Det er stor variasjon i hvorvidt virksomhetene etterlever kravene til dokumentasjon og implementering av sikkerhetsstyringssystem i tråd med regelverket som trådte i kraft i juli 2017. Behovet for veiledning har vært stort, spesielt blant de mindre aktørene, og vil være et satsningsområde i 2020.

Det har vært en betydelig økning av innrapporterte uønskede hendelser (se volumtabellen i kapittel 2), spesielt på taubaneområdet. SJT vurderer at dette skyldes en høyere grad av innrapportering, ikke en økning i antall hendelser. Økningen kan være et resultat av bedre kjennskap til kravene, som SJT også har tydeliggjort i tilsyn og veiledning. Det er fortsatt store forskjeller mellom de store og de mindre virksomhetene.

Ingen døde i taubaneanlegg eller fornøyelsesinnretninger i 2019. Noen gjester og noen ansatte ble skadet i slike anlegg i 2019, men i all hovedsak var dette mindre alvorlige skader. Et lite antall arbeidsulykker er rapportert til Arbeidstilsynet. Basert på den usikre rapporteringsgraden, er det ikke mulig å trekke noen konklusjoner om utvikling av sikkerhetsnivået for de to områdene.

## **3.3 Hovedmål 3 Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår**

### **3.3.1 Delmål 3.1 Påse at aktørene etterlever regelverket om markeds- og konkurranseforhold på jernbanen**

Avdelingen for markedsovervåking avsluttet i løpet av året to kompliserte og prinsipielle klagesaker om henholdsvis infrastrukturavgifter og påslag og om vilkår for tilgang til terminaler. I saken om vilkår for tilgang til terminaler fant partene en løsning på forholdet og saken ble avsluttet etter at klagen ble trukket. Det antas at SJTs klagesaksbehandling var et viktig bidrag til løsningen.

I klagesaken fra Flytoget om Bane NORs fastsettelse, beregning og innkreving av infrastrukturavgifter for årene 2017–2019, har Bane NOR stevnet staten etter SJTs vedtak om tilbakebetaling av avgifter. Det gjort betydelige forberedelser, herunder arbeid med tilsvar til stevning, til den forestående saken i Oslo tingrett i mai.

SJT legger til grunn at vedtakene vil bidra til et mer effektivt og bedre fungerende jernbanemarked med riktig, ikke-diskriminerende priser for bruk av spor, i tillegg til tilgang for alle godsselskaper til tjenester i terminaler på mer likeverdige vilkår.

SJT har på eget initiativ vurdert innholdet i Bane NORs utkast til nettveiledning for 2021 opp mot bestemmelsene i jernbaneforskriften om krav til innhold. Bane NOR har fått pålegg om å foreta endringer innen fastsatte frister slik at kravene i jernbaneforskriften overholdes. Manglene som ble avdekket gjaldt blant annet informasjon om serviceanlegg, infrastrukturavgifter og reservasjonsavgifter. SJT anser at vedtaket vil bidra til et mer transparent og oversiktlig jernbanemarked.

### **3.3.2 Delmål 3.2 Sikre at regelverket for markeds- og konkurranseforhold på jernbane er faglig forankret, oversiktlig og lett tilgjengelig for brukerne**

Det har vært holdt flere informasjons- og veiledningsmøter med aktører og myndigheter innenfor området markedsovervåking. En brukerundersøkelse viser at aktører som forholder seg til regelverket på jernbanemarkedet har betydelig større kjennskap til SJTs rolle som klageorgan, regelverket og utviklingen i EU sammenlignet med 2017. Det er også økt tilfredshet med informasjonen på SJTs nettsider.

SJT har sendt tre forskrifter på høring om henholdsvis rettigheter og plikter knyttet til tilgang til serviceanlegg, regler om metode for beregning av infrastrukturavgift basert på direkte kostnader og om gjennomføring av økonomisk likevektstest ved nye internasjonale kommersielle ruter. Forskriftene skal gjøre det enklere og mer oversiktlig for aktørene i jernbanesektoren å både etterleve og tilpasse seg regelverket.

Det er brukt mye ressurser på innspill til SD om jernbaneloven og -forskriften, som inkluderer endringer i jernbaneloven som følge av EUs fjerde jernbanepakke og bestemmelser i SERA-direktivet. Det er samtidig foreslått andre endringer i jernbaneforskriften for å gjøre den klarere og mer i samsvar med forpliktelsene i EØS-avtalen (implementering av EUs lovgivning).

Oeconomica AS har på oppdrag fra SJT utarbeidet en rapport om økonomisk likevektstest. Det har også etter anmodning fra Vy vært arbeidet med gjennomføring av en konkret test i forbindelse med SJs etablering av ny rute mellom Oslo og Gøteborg, men saken er avsluttet etter at Vy trakk anmodningen. SJT vil fortsette det påbegynte arbeidet med å lage rutiner og metoder for å vurdere økonomiske virkninger av nye kommersielle ruter.

SJT har i IRG-Rails arbeidsgruppe for markedsovervåking vært en pådriver i å utvikle statistikkarbeidet til også å omfatte en analyse av markeds-, etablerings- og konkurranseforhold i jernbanesektoren basert på de dataene som gruppen samler inn. SJT har ansvaret for å utarbeide denne delen av IRG-Rail's markedsrapport for 2019.

SJT har etter oppdrag fra SD ansvar for å rapportere til EU-kommisjonen markedsdata i forbindelse med Rail Market Monitoring Scheme (RMMS), og rapporteringen har skjedd innen fastsatte frister.

Avdelingen har håndtert en noe redusert kapasitet som følge av vakanser ved blant annet å delta i internasjonale grupper via videokonferanse og lignende i stedet for å reise. Noe nedprioritering av oppgaver har også vært nødvendig, herunder tilsynsaktiviteter initiert av SJT.

### **3.3.3 Delmål 3.3 Forhindre konkurranseskadelig atferd/utvikling i jernbanemarkedene**

SJT har vurdert innkommende spørsmål om en mulig uønsket utvikling i markedet, blant annet i forbindelse med jernbanereformen og konkurranseutsettingen av persontransport. Det er blant annet gitt innspill til SD i denne saken.

## **3.4 Andre prioriteringer**

### **3.4.1 Samfunnsikkerhet**

Arbeidet med samfunnsikkerhet er integrert i det ordinære tilsynsarbeidet, både innen sikkerhet og sikring. Regelverket er vurdert som dekkende for de utfordringene klimaendringene utgjør, for framkommelighet og sikkerhet i jernbanetransportnettet og for beredskap. Sikringsforskriften er under evaluering, og det er påbegynt et arbeid med ny forskrift knyttet til jernbaneloven §6b, se punkt 3.1.2.

### **3.4.2 EØS-arbeidet**

Det er gjort betydelige forberedelser for en mulig nasjonal gjennomføring av EUs fjerde jernbanepakke. Erfaringene gjort i landene som gjennomførte jernbanepakken i 2019 er fulgt tett. Blant annet er endringer i samtrafikkforskriften og sikkerhetsstyringsforskriften forberedt som følge av nye direktiver. Forskrifter med nasjonale krav til infrastruktur og kjøretøy er også forberedt. Det er lagt et godt grunnlag for en samarbeidsavtale med ERA som vil ivareta Norges og SJTs interesser. SJT har nominert flere ansatte inn i ERAs Pool of Experts, både når det gjelder saksbehandling av sikkerhetsattestifikater og kjøretøy, og disse har gjennomgått eller er i ferd med å gjennomgå obligatorisk opplæring i regi av ERA.

SJT har per i dag ikke etterslep av EU-rettsakter som vurderes innlemmet i EØS-avtalen, og har fulgt opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til utredningsinstruksen og SDs EØS-strategi.

Det er forberedt en egen ekstern kommunikasjonsplan for innføringen av EUs fjerde jernbanepakke med utgangspunkt i innspill fra bransjen gjennom brukerundersøkelse etter morgenmøte og dialogmøter.

# 4 Styring og kontroll i virksomheten

## 4.1 Styring, kontroll og oppsummering av risikoer

Det har over flere år vært jobbet med å bygge opp et mer hensiktsmessig system for helhetlig styring og kontroll, blant annet basert på Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) sin veiledning. En virksomhetskalendar (årshjul) med underliggende rutiner har effektivisert arbeidet de siste årene. Arbeidet med systematikken for styring og kontroll skal intensiveres i 2020 blant annet gjennom en revidert målstruktur, bedre dokumentert internkontroll, videreutvikling av gode styringsindikatorer for kjerneprosesser og videreutvikling av rammer for styringsystemet. Internkontroll knyttet til kritiske prosesser og aktiviteter har ikke avdekket noen vesentlige svakheter, feil eller mangler.

Brukerundersøkelser har i økende grad vært tatt i bruk for å innhente vurdering og tilbakemelding om saksbehandling, tilsyn, regelverksforståelse, veiledningsdokumentasjon og arrangementer. Gjennom året har disse dekket alle hovedprosesser, og de brukes i alle avdelinger. Resultatene er omtalt under relevante avsnitt i kapittel 3.

Ledelsen gjennomfører årlig en overordnet risikovurdering ved starten av budsjettåret. Denne har vært oppdatert etter hvert tertial, og etter første tertial ble risikobildet dokumentert med et vedlegg til tertialrapporten i henhold til bestilling fra SD. De risikoer som har vært håndtert gjennom året er nå enten uaktuelle eller videreført for 2020. Her redegjøres for de vesentligste risikoer som har vært håndtert gjennom året:

- Mangel på tilstrekkelige ressurser med rett kompetanse har vært vurdert som en risiko for ikke å få gjennomført alle planlagte aktiviteter gjennom året. Se mer om ressursituasjonen i kapittel 4.3.
- Det er en risiko for at det i Norge drives fornøyelsesinnretninger som er underlagt regelverket som SJT fører tilsyn med, men som ikke har tillatelse. Omfanget er ikke kjent, men det antas å være få og små virksomheter, og at den samlede risikoen knyttet til sikkerheten ikke er vesentlig. SJT jobber med å identifisere disse, og nå virksomhetene med informasjon om regelverket.
- Risikoen for at jernbanevirksomheter ikke drives i full overensstemmelse med sikringsforskriften har vært håndtert av SJT de siste årene ved økende ressursbruk på området, inkludert etablering av et eget team for sikring, og oppbygging av intern kompetanse. Se mer om arbeidet i kapittel 3.1.5.
- Avdelingen for markedsovervåking har få ansatte og en stående risiko for ikke å ha tilstrekkelig med ressurser med den spesielle kompetanse som kreves, og dette har vært en realitet i 2019. Se også kapittel 3.3.2.

## 4.2 Tiltak for å følge opp ABE-reformen

Det digitale fagsystemet (TAFreg) ble tatt i bruk for fakturering av årsgebyr og gebyr for behandling av søknader om driftstillatelse for taubane og fornøyelsesinnretninger. Resultatet er betydelig effektiviserte prosesser, med færre manuelle operasjoner knyttet til utsendelse av fakturaer, høyere grad av riktig fakturering på grunn av bedre datakvalitet, redusert behov for kontroller, enklere tilgang til informasjon om virksomhetene med driftstillatelse og mindre feilretting som følge av manuelle overføringer av data mellom systemer. Systemet videreutvikles nå for bruk på andre fagområder.

SJT har gjennom noen år arbeidet med å ta i bruk tilleggsmodulen «Arbeidsflyt» til arkiv- og saksbehandlingsystemet WebSak. Den er tenkt brukt på en rekke områder med relativt standardisert saksebehandlingsforløp. Arbeidsflytmodulen vil gi bedre styring, kontroll og effektivitet, ved at grunnlaget for saksbehandlingsløpets milepæler og riktig dokumentmaler automatisk opprettes når en sak startes i WebSak. Styringsinformasjon, som virksomhetsinformasjon, anlegg og innretninger, overføres digitalt fra WebSak til TAFreg via modulen. For noen få prosesser er modulen tatt i bruk i 2019, flere vil komme i 2020. Dette forventes å gi store gevinster i årene fremover. Arbeidsprosesser som blir kjørt i arbeidsflyt muliggjør detaljert rapportering på saksbehandlingstid.

SJT har ikke tallfestet oppnådde gevinster basert på disse tiltakene, men vurderer at de har medført en effektivisering på over 0,5 % av driftsutgiftene. Begge systemer er utviklet over flere år, med kostnader knyttet til utviklingen. Fra 2017 ble TAFreg tatt i bruk, med det resultat at det har frigjort tid som nå brukes til andre oppgaver. Det forventes at gevinstene fra begge systemer vil øke i årene fremover, og at gevinstene fra «Arbeidsflyt» vil bli mest registrerbar i 2021.

### 4.3 Oppfølging av kartlegging og analyse av ressursbruken i 2017

SJT gjennomførte fra starten av året en organisasjonsendring. Markedsovervåking ble etablert som egen avdeling, noe som bedre sikrer tilstrekkelig selvstendighet og uavhengighet i organisasjonen. Øvrige fagområder ble organisert rundt hovedprosessene tillatelser, tilsyn og regelverk/internasjonalt/veiledning. Avdelingene er bemannet med kompetanse innen de ulike fagområdene som inngår i avdelingens portefølje. Den tverrfaglige organiseringen skal gi effektiv styring og kontroll av hovedprosessene og økt kapasitet til strategisk arbeid og personaloppfølging hos lederne. Endringen er også et ledd i å utvikle et mer samlet SJT. Den nye organiseringen innebærer en teamstruktur (se kapittel 2.2), og teamene skal bidra til effektiv oppgaveløsning og redusert sårbarhet. Det er gjennomført et opplæringsløp for teamledere og nedfelt prinsipper for teamarbeid. Samarbeidsforum med tillitsvalgte og verneombud har blitt benyttet jevnlig for dialog også knyttet til utfordringer med og konsekvenser av organisasjonsendringen.

SJT innførte fra 2017 fulltids arbeidstidsregistrering og bruker DFØs systemer for dette. Dette skal gi informasjon om hvordan ressurser brukes, og bidra i optimaliserings- og effektiviseringsarbeidet, noe som er viktig for en relativt liten organisasjon hvor det innen flere fagområder er få ressurser. I tillegg er flere av SJTs oppgaver gebyrbelagt, og registreringen er nødvendig for å kunne beregne kostnaden ved SJTs leveranser. Kodeverket for registrering av tid vil bli oppdatert i 2020, blant annet for å sikre riktig fakturering mot ERA for eventuelt arbeid med den fjerde jernbanepakken.

### 4.4 Bemanning og kompetanse

Ved årets slutt hadde SJT 67 ansatte, 64 faste ansatte og tre i engasjement. Av de 64 ansatte er seks ansatte på deltid. Gjennom året fikk SJT 11 nyansatte, fire fast ansatte sluttet og én gikk over i pensjon. Én tidligere ansatt har vært engasjert på deltid på pensjonistvilkår. Differansen i antall ansatte som sluttet og nyansatte skyldes at flere planlagte rekrutteringer i 2018 ble utsatt i påvente av avklaringer om den nye organiseringen. Se mer om dette under kapittel 4.2. Antall planlagte årsverk i 2019 var 62,6, mens faktisk utføre årsverk var 55,1. Forskjellen skyldes lav bemanning, sykefravær og permisjoner. Noe konsulentbistand er benyttet, og det har redusert underkapasiteten på flere områder.

Rutiner og dokumentasjon knyttet til kompetansebehov og -utvikling etablert i 2018 har resultert i mer effektiv behovsidentifisering og bedre dokumentasjon av gjennomføring. Dette er med på å sikre at SJT besitter riktig

År	Fast ansatte	Kvinner	Menn	Snittalder	Turnover	Sykefravær
2017	63	51 %	49 %	48	6,5 %	5,6 %
2018	63	49 %	51 %	48	7,9 %	6,5 %
2019	64	50 %	50 %	48	7,9 %	6,3 %

kompetanse.

### 4.5 Likestilling, aldersfordeling, turnover og sykefravær

Det har over tid vært en tilnærmet lik kjønnsfordeling. SJT tilsikter at det ikke skal være kjønnsbetingede forskjeller i avlønningen.

Det totale sykefraværet på 6,3 % er en liten nedgang fra fjorårets 6,5 %. DFØ har utformet nye sykefraværsmeldinger, med noe endret underlag fra og med 2018. Dermed er ikke sammenligningsgrunnlaget med 2017 eksakt. IA-avtalen 2019–22 setter som mål at sykefraværsprosenten skal reduseres med 10 % sammenlignet med årsgjennomsnittet for 2018. Dette målet har ikke SJT nådd. Langtidssykefravær utgjør den største andelen av fraværet, korttidssykefraværet er lavt. Det vil fortsatt bli jobbet målrettet for å få ned langtidssykefraværet i henhold til etablerte interne rutiner. SJT har tilrettelegging for sykemeldte. Bedriftshelsetjenesten kobles på i oppfølgingsarbeidet dersom spesialkompetanse er nødvendig for å finne gode tiltak. Kjønnsdelingen for sykefraværet viste i 2019 at 35,4 % utgjøres av menn og 64,6 % av kvinner.

### 4.6 Inkluderingsdugnaden

Regjeringens inkluderingsdugnad for å få flere i jobb, hvor målet er at minst 5 % av de nyansatte i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, har blitt gjennomført.

Rutiner og arbeidsformer i personalarbeidet er utviklet, med utgangspunkt blant annet i utsendt informasjon og aktuelt materiell fra Digitaliseringsdirektoratet (DIFI). Konkret er følgende tiltak, gjennomført:

- I rekrutteringssystemet som benyttes (WebCruiter) kan søkere enkelt tilkjennegi nedsatt funksjonsevne med mulighet for en forklaringstekst. Ytterligere informasjon om tilretteleggingsbehov gjennomgås i intervju/samtale før ansettelse.

- Stillinger er lagt ut på siden <https://www.jobbforalle.no/om-jobbforalle> for jobbsøkere med nedsatt funksjonsevne, personer som har hull i CV-en, eller personer med minoritetsbakgrunn.
- Profileringen på SJTs nettsider er oppdatert med blant med SJTs ambisjoner om å følge opp regjeringens inkluderingsdugnad, SJTs omfattende introduksjonsprogram, mulighetene for tilrettelegging ved nedsatt funksjonsevne og oppfordring til kandidater med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV til å søke.
- I forbindelse med nyansettelser har nedjustering av behovet for arbeidserfaring vært vurdert.

Det er gjennomført 14 rekrutteringsprosesser i 2019, men ingen har resultert i ansettelser fra målgruppen. Det oppleves likevel at tiltakene har bidratt til en større bevissthet om verdien av mangfold, og til å sikre en ekstra vurdering av blant annet språklige hindre og unødige kompetansekrav i stillingsutlysninger. Jevnt over er det få eller ingen søkere som tilkjenner hull i CV. Antallet søkere som oppgir utenlandsk opprinnelse har vært stabilt de siste årene, mens antallet søkere som oppgir nedsatt funksjonsevne har økt noe det siste året.

#### **4.7 Læringer**

SJT har foreløpig ingen læringeplass. De to læreplanene som kunne vært aktuelle er IKT-service og kontor- og administrative fag.

IKT-drift og -service leveres av et eksternt selskap, hvilket innebærer at oppgaver innenfor det området ikke er aktuell for læringeplass i SJT.

Kontor- og administrative fag har hovedområder kontorservice, informasjons- og kommunikasjonstekniske tjenester og økonomi. SJT er i utgangspunktet bemannet med faste ansatte på områdene, men det er vurdert at SJT ikke klarer å tilrettelegge for en tilfredsstillende oppgaveportefølje og oppfølging av en læreplan. SJT har hatt dialog med en annen statlig virksomhet om å eventuelt dele en lærling, men det har ikke lyktes i å etablere et slikt samarbeid foreløpig.

#### **4.8 Motvirke arbeidslivskriminalitet**

SJT har tatt hensyn til gjeldende krav for motvirkning av arbeidslivskriminalitet ved anskaffelse av renholdstjenester, og har gjennomført kontroll av sine renholdsleverandører i henhold til etablerte interne rutiner. Registrerte funn er av mindre alvorlige karakter og resultater av dem er fulgt opp.

# 5 Vurdering av fremtidsutsikter

## Jernbane

Enkelte av SJTs oppgaver på området jernbane endres med innføringen av EUs fjerde jernbanepakke, som trådte i kraft i flere EU-land fra 16. juni 2019. De resterende EU-landene vil etter planen tilslutte seg den fjerde jernbanepakken i 2020. Norges tilslutning er avhengig av om Stortinget vedtar at Norge skal innlemme de relevante rettsaktene i EØS-avtalen. For grensekryssende trafikk vil Norge uansett måtte forholde seg til EUs regelverk på området.

Uavhengig av Norges status tilpasser SJT seg Det europeiske jernbanebyråets (ERA) utvidede rolle i forbindelse med den fjerde jernbanepakken. Denne rollen omfatter å behandle søknader om sikkerhetsattestater og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy via portalen one-stop-shop (OSS). ERA er avhengig av et nært samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter av hensyn til kapasitet og kompetanse, og skal blant annet innhente uttalelser fra berørte medlemsstater i arbeidet med virksomhetenes søknader. SJT ser også at virksomhetene har mer behov for veiledning på grunn av den fjerde jernbanepakken.

Regjeringens pågående jernbanereform påvirker omfanget av SJTs kjernevirksomhet, men ikke innholdet. Ved utgangen av 2019 hadde Jernbanedirektoratet tildelt tre kontrakter for trafikkpakker på jernbanenettet. Kompende tilbud om persontrafikk på andre jernbanestrekninger kan resultere i at SJT skal føre tilsyn med flere aktører. Arbeidsmengden kan øke, og en særlig utfordring kan bli å håndtere grensesnitt som kan oppstå mellom aktører ved avvik fra regelverket.

## Taubane og fornøyelsesinnretning

På området taubane og fornøyelsesinnretning har bransjene fortsatt behov for å omstille seg til bruk av regelverket som trådte i kraft i juli 2017. Tilsynsmetodikk og regelverk stiller andre krav enn før til virksomhetenes styring og dokumentasjon for tilstrekkelig sikker drift. Tilpasningen må skje både hos virksomhetene og i SJT. Veiledning er et vesentlig virkemiddel på linje med tradisjonelle tilsyn og dialog i tillatelsesprosesser. SJT vil derfor fortsette å styrke veiledningen på dette området.

Området fornøyelsesinnretning er i stadig endring. Nye typer innretninger kan forandre regelverk og standarder holder tritt med den teknologiske utviklingen.

## Markedsovervåking

For området markedsovervåking er det forventet flere tilsynsoppgaver på grunn av nytt regelverk (blant annet markedspilaren i den fjerde jernbanepakken) og potensielt økt omfang av klager og egeninitierte aktiviteter som følge av at markeds- og konkurranseforholdene i jernbanesektoren endres med blant annet flere aktører som konkurrerer om å utføre persontransporttjenester.

Som markedsovervåker vil SJT se nærmere på følgende områder: infrastrukturavgifter, utvikling av rutiner/metode for å vurdere økonomiske virkninger av etablering av nye kommersielle persontransporttjenester, tilgang til og priser på tjenester i serviceanlegg og fordeling av ruteleier og infrastrukturkapasitet.

SJT vil fokusere på god gjennomføring av EU-regelverk som skal inn i norsk rett og å informere og veilede aktørene spesielt om nye rettigheter og plikter som følger av regelverket.



# 6 Årsregnskap

## Ledelseskommentar

### 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 tildelinger på utgiftssiden på kr 99 333 000 består av kr 94 100 000 i ordinær bevilgning, kr 910 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppkjøret i statlig tariffområde og kr 4 323 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2018, jf. note A.

Netto mindretgift i 2019 på kapittel 1354 post 01, på kr 3 721 000 er søkt overført neste års drift.

Netto mindretgift i 2019 på kapittel 1354 post 21, på kr 1 030 000 er søkt overført neste års drift.

Driftsinntekter (inkludert finansinntekter) utgjør kr 15 568 450, jf. artskontorrapportering og note 1, som er en økning mot 2018 på cirka 3,7 % og utgjør en merinntekt på totalt kr 866 709.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har SJT brukt kr 61 572 844 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2. Dette utgjør 62 % av den disponible tildelingen. Leieutgifter inklusive felleskostnader for lokaler utgjør kr 10 773 468, som tilsvarer 10,9 % av den disponible tildelingen, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2019, kr 2 689 429. 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 1. tertial 2020.

Oslo 15.3.2020

**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 desember 2019 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 derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

# Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2019							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merutgift (-) og mindreutgift
1354	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A,B	77 725 000	72 791 976	4 933 024
1354	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger	21	Spesielle driftsutgifter	A,B	21 608 000	20 057 723	1 550 277
1633	Nettoordning for mva. i staten	01	Driftsutgifter		0	4 034 644	
Sum utgiftsført					99 333 000	96 884 342	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Gebyrer for tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger	01	Driftsinntekter	A,B	14 700 000	15 566 709	866 709
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	77 800	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift		0	7 564 947	
Sum inntektsført					14 700 000	23 209 457	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						73 674 885	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					18 167 615	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-91 809 834	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-32 666	
Sum rapportert						0	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
Konto	Tekst				31.12.2019	31.12.2018	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-2 689 429	-2 656 763	-32 666

\*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	3 315 000	74 410 000	77 725 000
135421	1 008 000	20 600 000	21 608 000
435401	0	14 700 000	14 700 000

## 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
135401		4 933 024						4 933 024	3 721 000	3 721 000
135421		1 550 277			866 709			2 416 987	1 030 000	1 030 000

\*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.

\*\*Merinntekt fra kapittel 4354 post 01 kan disponeres på kapittel 1354 post 21, og inngår under denne posten i «Sum grunnlag for overføring».

### Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

#### Mulig overførbart beløp

SJT har søkt Samferdselsdepartementet om overføring av størst mulig overførbart beløp i henhold til R-8/2019 med kr 3 721 000 for kap./post 135401, og kr 1 030 000 for kap./post 135421.

#### Merinntektsfullmakter

SJT er i tildelingsbrevet for 2019 ved behandling av Prop. 1 S/ Innst. 13 S (2018-2019), gitt fullmakt til å overskride bevilgnin-

gen under kap./post 135421 mot tilsvarende merinntekt under kap./post 435401. 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 2019, ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2018-2019), gitt fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2019. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften.

# Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2019			
	Note	2019	2018
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	15 558 360	14 996 072
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	1	0	5 480
Andre innbetalinger	1	0	0
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>		<b>15 558 360</b>	<b>15 001 552</b>
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	61 572 844	62 869 090
Andre utbetalinger til drift	3	30 260 938	30 179 737
<b>Sum utbetalinger til drift</b>		<b>91 833 782</b>	<b>93 048 827</b>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>76 275 422</b>	<b>78 047 275</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	10 090	11 672
<b>Sum investerings- og finansinntekter</b>		<b>10 090</b>	<b>11 672</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	1 017 270	96 054
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8,B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	387	3 379
<b>Sum investerings- og finansutgifter</b>		<b>1 017 657</b>	<b>87 761</b>
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>1 007 567</b>	<b>87 761</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetaling av tilskudd og stønader	7	0	0
<b>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler*</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		77 800	86 122
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		7 564 947	7 711 884
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		4 034 644	3 996 190
<b>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</b>		<b>-3 608 104</b>	<b>-3 801 815</b>
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>73 674 885</b>	<b>74 333 221</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen**</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2019</b>	<b>2018</b>
Fordringer		0	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-2 689 429	-2 625 834
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		0	-30 929
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>8</b>	<b>-2 689 429</b>	<b>-2 656 763</b>

\*Andre ev. inntekter/utgifter rapportert på felleskapitler spesifiseres på egne linjer ved behov.

\*\*Spesifiser og legg til linjer ved behov.

<b>Note 1 Innbetalinger fra drift</b>		
	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer m.m. – driftsinntekt	13 949 760	13 566 962
Gebyr for autorisasjon	199 260	275 310
Gebyr for timebaserte tjenester	1 409 340	1 153 800
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>15 558 360</b>	<b>14 996 072</b>
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
<b>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	0	5 480
<b>Sum salgs- og leieinnbetalinger</b>	<b>0</b>	<b>5 480</b>
<i>Andre innbetalinger</i>		
<b>Sum andre innbetalinger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>15 558 360</b>	<b>15 001 552</b>

<b>Særskilt forklaring av sum inntekter fordelt på formål og konti</b>			
<b>Post 21</b>	<b>4354 SJT</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
		NOK	NOK
<b>Taubane:</b>			
3700	Årsgebyr	7 670 190	7 412 722
3702	Driftsledersertifisering	199 260	275 310
3703	Gebyr for øvrige tjenester	298 430	390 220
<b>Fornøyelsesinnretning:</b>			
3700	Årsgebyr	6 279 570	6 154 240
3703	Gebyr for øvrige tjenester	1 110 910	763 580
3230	Fakturerbart tilsyn*	0	5 480
SUM		15 558 360	15 001 552
<b>Totalt</b>		<b>15 558 360</b>	<b>15 001 552</b>

\*Konti ikke i bruk etter 2016. Posten vedrører et tapsført krav fra 2014, med tilsvarende motpost på konto 3700.

<b>Note 2 Utbetalinger til lønn</b>		
	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
Lønn	49 162 794	49 339 274
Arbeidsgiveravgift	7 564 947	7 711 884
Pensjonsutgifter*	5 441 526	5 709 026
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-2 469 369	-1 753 186
Andre ytelser	1 872 946	1 862 092
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>61 572 844</b>	<b>62 869 090</b>
Antall årsverk	55,1	58,8

\*Nærmere om pensjonsutgifter

Pensjoner utgiftføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret.

Premiesats for 2019 er 12 prosent. Premiesatsen for 2018 var 12 prosent.

### Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2019	31.12.2018
Husleie	10 773 468	10 627 624
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	5 655
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	629 044	486 242
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	1 979	3 437
Mindre utstysanskaffelser	669 727	158 447
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 236 646	1 180 135
Kjøp av konsulent tjenester*	5 519 099	2 502 013
Kjøp av fremmede tjenester*	4 942 655	9 672 543
Reiser og diett	2 664 669	2 857 085
Øvrige driftsutgifter	3 823 651	2 686 556
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>30 260 938</b>	<b>30 179 737</b>

\*Fra og med 2019 presenteres konsulent tjenester og andre fremmede tjenester separat. I sammenligningstallene for 2018 er kjøp av fremmede tjenester presentert samlet på notelinjen kjøp av fremmede tjenester. Som følge av endringer i kontoplanen for 2019, er ikke disse to linjene direkte sammenlignbare hver for seg mellom 2018 og 2019.

### Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2019	31.12.2018
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	10 090	11 672
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>10 090</b>	<b>11 672</b>

	31.12.2019	31.12.2018
<i>Utbetaling av finansinntekter</i>		
Renteutgifter	387	3 379
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum utbetaling av finansinntekter</b>	<b>387</b>	<b>3 379</b>

### Note 5 Utbetalinger til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2019	31.12.2018
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	165 193	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*	852 077	96 054
<b>Sum utbetalt til investeringer</b>	<b>1 017 270</b>	<b>96 054</b>

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

\*Audiovisuelt utstyr, telefoner og softwarelisenser.

**Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten**

	31.12.2019	31.12.2018
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0

**Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten**

	31.12.2019	31.12.2018
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**

		31.12.2019	31.12.2019	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
<b>Finansielle anleggsmidler</b>				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Omløpsmidler</b>				
	Kundefordringer	579 740	0	579 740
	Andre fordringer	0	0	0
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>579 740</i>	<i>0</i>	<i>579 740</i>
<b>Langsiktig gjeld</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld	-3 045 619	0	-3 045 619
	Skyldig skattetrekk	-2 689 429	-2 689 429	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>-5 735 048</i>	<i>-2 689 429</i>	<i>-3 045 619</i>
<b>Sum</b>		<b>-5 155 308</b>	<b>-2 689 429</b>	<b>-2 465 879</b>

**Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler**

	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eierandel	Stemme- andel	Årets resultat i selskapet	Balanse- ført egen- kapital i selskapet	Balanse- ført verdi i regnskap*
<i>Aksjer</i>							
<i>Selskap 1</i>							
<i>Selskap 2</i>							
<i>Selskap 3</i>							
<b>Balanseført verdi 31.12.2018</b>							<b>0</b>

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