

Årsrapport  
2020



# Innhold

<b>1 Leders beretning</b> .....	3
<b>2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b>	
2.1 Samfunnsoppdrag og ansvarsområder .....	4
2.2 Organisasjon og ledelse .....	5
2.3 Administrative nøkkeltall .....	5
2.4 Virksomhet i tall .....	6
<b>3 Aktiviteter og resultater</b>	
3.1 Rapportering på hovedmål 1: «God samfunnssikkerhet, sikkerhet og samtrafikk på jernbane» .....	7
3.2 Rapportering på hovedmål 2: «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøylesinnretninger» .....	10
3.3 Rapportering på hovedmål 3: «Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår» .....	12
3.4 Andre prioriteringer .....	13
<b>4 Styring og kontroll i virksomheten</b> .....	15
<b>5 Vurdering av fremtidsutsikter</b> .....	18
<b>6 Årsregnskap</b> .....	19
Ledelseskomentar årsregnskapet .....	19
Prinsippnote årsregnskapet.....	20
Bevilgningsrapportering med noter .....	21
Artskontorapportering med noter .....	23

# 1 Leders beretning

2020 har vært preget av smittevern og tiltak for å begrense spredning av koronaviruset. Store deler av året har vi vært henstilt om eller pålagt å jobbe hjemmefra. Noen arbeidsoppgaver lar seg ikke like effektivt løse når medarbeiderne sitter hver for seg og ikke kan møtes fysisk. Uavhengig av situasjonen med koronaviruset hadde vi tilrettelagt for at alle medarbeidere kunne arbeide fra alternative arbeidssteder, med kryptert tilgang til arkiver og datasystemer. Vi har i all hovedsak oppnådd målene som ble satt i tildelingsbrevet for 2020, selv om enkelte tiltak knyttet til målene ikke ble gjennomført på grunn av koronasituasjonen.

## Hovedmål 1: God samfunnsikkerhet, sikkerhet og samtrafikkevne på jernbane

Sikkerheten og samtrafikkevnen på jernbanen i Norge er god. Jernbanen fungerer godt i Norge, og har dessuten ingen vesentlige tekniske hindringer for grensekryssende trafikk mellom Norge og våre naboland. Vi gjennomførte i hovedsak tilsyn som planlagt, men som digitale møter på grunn av koronasituasjonen. Stedlig verifikasjon ble i liten grad gjennomført etter 12.3.

Gjennom tilsyn har vi også i 2020 sett klare tegn på at stadig mer bruk av leverandører gjør det vanskelig for virksomhetene å ha tilfredsstillende styring av leverandørene.

Koronasituasjonen har gjort at vi har tenkt mer alternativt om veiledning. Digitale veiledningsmøter og SJT-konferansen som nettbaserte TV-sendinger har målgruppene satt pris på. Slik formidling vil vi jobbe mer med uavhengig av koronasituasjonen. Veiledningsmøter innen jernbanesikkerhet og -sikring ble gjennomført i større grad enn planlagt, og disse har blitt godt mottatt. Virksomhetene har et stort behov for veiledning om kravene i sikringsforskriften, som fortsatt ikke etterleves i tilstrekkelig grad.

Arbeidet med å utvikle regelverk har vært særlig krevende i et år uten fysiske møter, både internt og eksternt. Like fullt er regelverket for den fjerde jernbanepakken i hovedsak ferdigstilt og klart til å gjennomføres i norsk rett. Vi avventer behandling i Stortinget og beslutning i EØS-komiteen.

## Hovedmål 2: God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger

Sikkerheten i de fleste taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger er god. Det er likevel noen som ikke oppfyller kravene i regelverket godt nok, og som står i fare for å miste driftstillatelsen.

Vi har verifisert at fornøyelsesinnretninger som var i drift før nytt regelverk trådte i kraft 1. juli 2017, oppfyller kravene i dagens regelverk. Arbeidet har omfattet gjennomgang av rundt 450 innretninger. Gjennomgangen har resultert i løpende driftstillatelse for virksomhetene som har dokumentert at de overholder sentrale deler av krav i regelverket. Flere virksomheter har imidlertid fått tilbakekalt driftstillatelsen fordi de ikke oppfyller kravene, og har ikke lenger lov til å tilby innretningen til publikum.

Mange taubanevirksomheter har ikke gjennomført spesielle inspeksjoner i tråd med krav i forskrift om taubaner. Virksomhetene har ikke god nok kontroll med teknisk risiko, og vil miste driftstillatelsen hvis ikke sikkerheten forbedres vesentlig. Vi har tatt i bruk sanksjoner for å få rettet på manglene.

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

Markedet for jernbanetransport er i hovedsak preget av sunn konkurranse, og vilkårene for virksomhetene er rimelig like. For å oppnå et effektivt og velfungerende jernbanemarked er det viktig at reglene om ikke-diskriminerende tilgang, riktig prising av tjenester og transparens følges. Vi har fulgt opp og behandlet flere klagesaker og saker på eget initiativ om Bane NORs etterlevelse av regelverk. Klagesakene vil forhåpentlig bidra til et mer effektivt og bedre fungerende jernbanemarked. Virksomhetene må også forstå regelverket for at markedet skal fungere tilfredsstillende. Vi har gjennomført brukerundersøkelser blant jernbaneforetak, andre søkere, Bane NOR og drivere av serviceanlegg om kjennskap til regler, rettigheter og plikter, klagemuligheter mv. for å få et bilde av hvordan markedet fungerer.

Regelverket skal være oppdatert og faglig forankret. Vi har i 2020 bidratt i Samferdselsdepartementets arbeid med å forberede innføring av den fjerde jernbanepakken og SERA-direktivet i jernbanelovgivningen.

## Økonomi og styring


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

Oslo, 15. mars 2021

**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 samfunnssikkerhet er en integrert del av SDs arbeid med sikkerhet og sikring på jernbanen. 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 ved årsskiftet.

Jernbane	2019	2020
Norske infrastrukturforvaltere for jernbanevirksomhet	2	2
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk på det nasjonale nettet	5	8
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk på det nasjonale nettet	3	4
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for trafikk på sidespor og museumsbaner	13	14
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk i Norge	1	1
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk i Norge	5	6
Norske jernbaneselskaper som kjører trikk	3	3
Norske jernbaneselskaper som kjører T-bane	1	1
Lokførere med gyldig førerbevis	1915	2073
Lover SJT fører tilsyn med på områdene jernbanesikkerhet, -siking, -samtrafikk og -markedsovervåking	3	3
Forskrifter SJT fører tilsyn med på områdene jernbanesikkerhet, -sikring, -samtrafikk og -markedsovervåking	46	46
<b>Fornøyelsesinnretning</b>		
Virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	278	235*
Fornøyelsesinnretninger	768	542**
Lover SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i fornøyelsesinnretninger	1	1
Forskrifter SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i fornøyelsesinnretninger	1	1
<b>Taubane</b>		
Virksomheter med driftstillatelse for taubaneanlegg	352	356
Taubaneanlegg	799	803
Lover SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i taubaneanlegg	1	1
Forskrifter SJT fører tilsyn med på området sikkerhet i taubaneanlegg	1	1

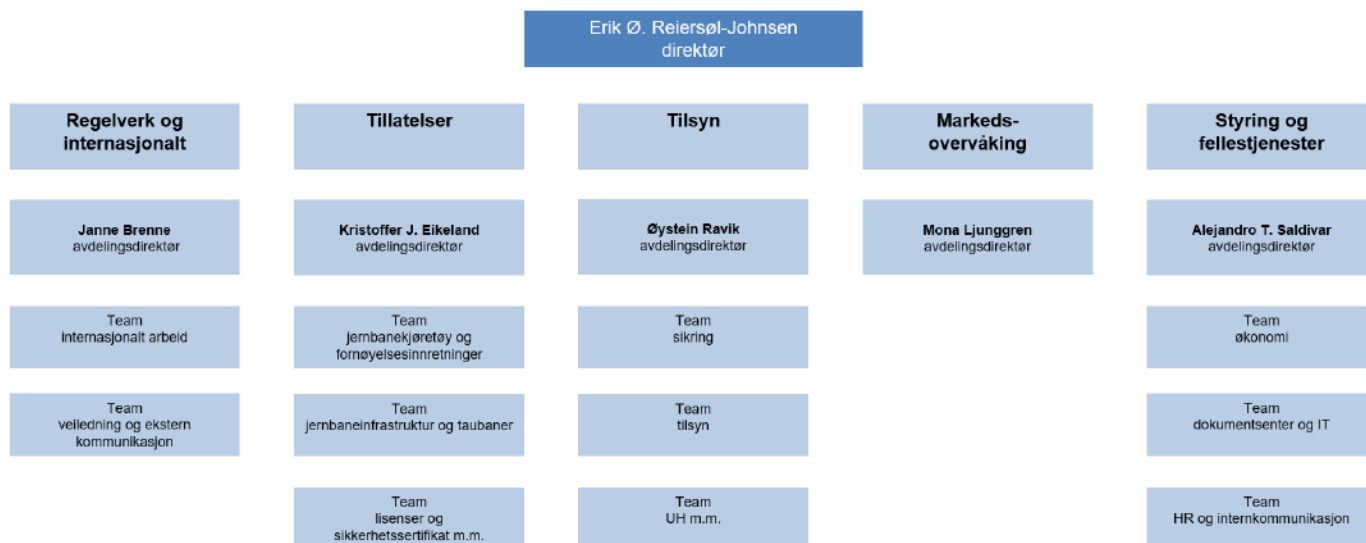
\* Virksomheter som fikk midlertidig tilbakekall av driftstillatelse for alle innretninger pr. 31.12.2020 på grunn av verifikasjonsprosjekt: 38

\*\* Fornøyelsesinnretninger med midlertidig tilbakekall per 31.12.2020 på grunn av verifikasjonsprosjektet: 163

## 2.2 Organisasjon og ledelse

Ved årets slutt hadde SJT 67 fast ansatte, to i engasjement og to vikarer. 12 ansatte har kontorsted i Trondheim, de øvrige i Oslo.

Organisasjonskartet under viser avdelinger og team.



## 2.3 Administrative nøkkeltall

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

Nøkkeltall	2020	2019	2018
Ansatte (faste og midlertidige)	71	67	65
Antall planlagte årsverk (faste og midlertidige)	64,2	62,6	Ikke beregnet
Antall utførte årsverk (faste og midlertidige)	60,2	55,1	58,8
Samlet tildeling post 01-99 i NOK	100 891 000	99 333 000	96 764 000
Utnyttelsesgrad post 01-29 (%)	94,6 %	93,5 %	96,3 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	95 479 930	92 849 700	93 148 260
Lønnsandel av driftsutgifter	67,5 %	66,3 %	67,5 %
Lønnsutgifter per årsverk i NOK	1 071 634	1 116 866	1 069 202
Lønnsandel av total omsetning	67,5 %	66,3 %	67,5 %
Konsulentandel av total omsetning	9,5 %	5,9 %	10,3 %

## 2.4 Omfanget av SJTs virksomhet i tall

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

Kjerneaktiviteter – volumantall	2019	2020	Kommentarer
<b>Jernbane – sikkerhet, sikring og samtrafikk</b>			
Sikkerhetsattest, lisenser, tillatelser og førerbevis			
Nye sikkerhetsattest/lisenser	7	10	3 lisenser, 3 sikkerhetsattest del A, 4 sikkerhetsattest del B
Endrede/fornyede sikkerhetsattest/-godkjenninger	2	6	1 fornyet og endret sikkerhetsattest del A, 3 fornyede og endrede sikkerhetsattest del B, 2 fornyede/endrede sikkerhetsgodkjenninger
Nye tillatelser til å ta i bruk infrastruktur	61	45	
Nye tillatelser til å ta i bruk kjøretøy	95	95	
Nye førerbevis	120	157	
Systemrevisjoner – stedlige/digitale	13	9	5 med sikkerhet som tema, 4 med sikring som tema
Tilsynsmøter	4	3	
Dokumenttilsyn	38	15	
Inspeksjoner	0	0	
Innrapporterte uønskede hendelser, inkludert trikk og T-bane	23.538	23.246	
Avsluttede rapporter fra Statens havarikommisjon for transport	6	7	
<b>Sikkerhet på taubane og fornøyelsesinnretninger</b>			
<b>Driftstillatelse og driftslederattest</b>			
Nye tillatelser for fornøyelsesinnretninger	66	40	Se kapittel 3.2.3 om verifikasjon i henhold til nytt regelverk
Nye driftstillatelser for taubaneanlegg	23	16	
Nye driftslederattest for taubaner	48	34	
<b>Tilsyn</b>			
Tilsyn – virksomheter med fornøyelsesinnretninger	34	4	2 dokumenttilsyn, 2 systemrevisjon
Tilsyn – virksomheter med taubaneanlegg	44	64	51 dokumenttilsyn, 13 systemrevisjoner
<b>Uønskede hendelser</b>			
Innrapporterte uønskede hendelser – fornøyelsesinnretninger	229	85	Nedgangen skyldes redusert aktivitet som følge av pandemien
Innrapporterte uønskede hendelser – taubaner	506	384	
<b>Markedsovervåking – jernbane</b>			
Mottatte klager innen markedsovervåking	1	2	
Ferdig behandlede klager innen markedsovervåking	2	1	
<b>Regelverksarbeid – alle områder</b>			
EU-rettsakter implementert	0	0	
Utkast EØS-posisjonsnotater etter bestilling fra SD	8	10	
Større regelverksarbeider ferdigstilt	8	0	
<b>Internasjonalt arbeid – representasjon i grupper</b>			
Jernbanesikkerhet og -samtrafikk	34	36	
Markedsovervåking	9	9	
Taubane	7	5	
Fornøyelsesinnretninger	1	3	
<b>Innsyn</b>			
Behandlede innsynskrav	1034	1230	

# 3 Aktiviteter og resultater

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

For virksomheter som får innvilget sikkerhets sertifikat eller driftstillatelse innebærer videre relasjon med SJT et krav om å rapportere inn alt av uønskede hendelser (UH) i tråd med regelverk. Innholdet i enkeltrapporter følges opp hvis analyser tilsier behov for det, ellers inngår UH-rapportene i SJTs database og gir grunnlag for statistikk. Tilsvarende følges bekymringsmeldinger fra publikum, varsler fra ansatte og tilrådninger fra Statens Havarikommisjon opp. Virksomheter med taubane er pålagt å dokumentere regelmessige tekniske kontroller.

SJT gjennomfører videre ulike typer tilsynsaktiviteter mot virksomhetene for å påse at de arbeider systematisk og proaktivt slik at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres samt at ulykker og alvorlige hendelser unngås. For jernbanevirksomheter skal SJT også påse at de arbeider tilsvarende for å unngå tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem. Til grunn for planen for tilsynsaktiviteter ligger en vurdering av risiko knyttet til virksomhetenes etterlevelse av regelverk som oppdateres årlig. Grunnlaget er typen virksomhet, observasjoner fra tidligere søknadsprosesser, UH-statistikk, bekymringsmeldinger, varsler og tilrådninger, resultater fra tidligere tilsyn og tid gått siden forrige tilsyn. De risiko- og sårbarhetsanalyser for samferdselssektoren, som ligger til grunn for Samferdselsdepartementet strategi for samfunnsikkerhet, er supplerende til SJTs egne risikoanalyser av jernbanebransjen. Spesielt innenfor området sikring er strategiens prioriterte områder overlappende med SJTs vurderinger.

Samlet måloppnåelse for 2020 er god. De fleste planlagte aktiviteter er gjennomført, men med de begrensningene nasjonale smitteverntiltak har medført. Se omtale av SJTs tilpasning til pandemien i kapittel 4.1. SJTs vurderinger er at det er god sikkerhet og samtrafikkvegne på jernbane og god sikkerhet på trikk og T-bane, god sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger samt effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

Rapporteringen videre i dette kapittelet er satt opp i henhold til tildelingsbrevets mål og prioriteringer.

## 3.1 Hovedmål 1 God sikkerhet og samtrafikkvegne på jernbane og god sikkerhet på trikk og t-bane

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

#### Veiledning

Satsningen på veiledning som virkemiddel for økt forståelse og etterlevelse av regelverket har fortsatt gjennom 2020. En rekke kilder til kunnskap er analysert, og det er etablert en oversikt over brukernes behov, det vil si økt innsikt i hva målgruppene trenger og ønsker. Metoder er etablert for å bruke innsikten i planlegging, kommunikasjon og veiledning. Det er også etablert bedre rutiner for evaluering og testing for å jobbe effektivt og treffsikkert med kommunikasjon og veiledning.

Pandemien har fremskyndet planene om økt digital formidling. Digitale veiledningsmøter er gjennomført innen jernbanesikkerhet og -sikring i større grad enn planlagt, og disse har blitt godt mottatt, ifølge brukerundersøkelser. SJT satser videre på dette uavhengig av pandemien. SJTs årlige sikkerhetsseminar ble erstattet av SJT-TV. SJT-TV innebar regelmessig publisering av videoer på nettsidene som samtaler om aktuelle temaer med programleder. Dette ble godt mottatt, og formidlingsformen vil bli videreført som en viktig del av SJT sin satsing på veiledning fremover.

Analysen gjennomført internt og hos SJTs brukere i 2020 har vist at enklere og tydeligere kommunikasjon vil ha

en betydning for effektiv formidling. Alle ansatte har fått grunnleggende opplæring i klarspråk. Det er vedtatt en språkprofil som skal hjelpe ansatte til å kommunisere klart i det daglige. Det er lagt et godt grunnlag for en videre satsing på klarspråk på alle kommunikasjonsplattformer.

### *Sikkerhetssertifikater og lisenser*

Tabellen på side 6 viser antall nye, fornyede og utvidede sikkerhetssertifikater og lisenser utstedt på jernbanen gjennom året. Det skilles mellom sikkerhetssertifikat del A (norske selskaper) og sikkerhetssertifikat del B (norske selskaper og utenlandske selskaper i Norge).

SJT har brukt mye ressurser på dette området i 2020. Prosessen for å vurdere grunnlaget for innvilgelse av sikkerhetssertifikater er fundamental for SJTs arbeid med sikkerhet på jernbanen, og utgangspunkt for videre tilsynsvirksomhet mot virksomhetene. SJT legger til grunn at effekten av dialogen med jernbaneselskapene er bedre sikkerhetsstyring i tråd med regelverket. Prosessen innebærer ikke vurderinger knyttet til sikring.

Jernbanedirektoratets anbudskonkurranse om persontrafikk, Trafikkkpakke 2 Nord og Trafikkkpakke 3 Vest, medførte at SJ Norge og Vy Tog nå trafikkerer disse strekningene etter at SJT innvilget lisens og sikkerhetssertifikater A og B for aktørene. Vy Gjøvikbanen har fått innvilget en fornyelse av sine sikkerhetssertifikater og samtidig utvidet strekningen de gjelder for.

Det norske selskapet TM Togdrift har fått innvilget lisens og sikkerhetssertifikat A og B for person- og godstrafikk i Norge, og det svenske godsselskapet BLS AB har fått innvilget sikkerhetssertifikat B for trafikk i Norge. SJ AB har fått utvidet sitt sikkerhetssertifikat B til å gjelde hele det nasjonale jernbanenettet, og Protrain har fått fornyet sitt sikkerhetssertifikat. Sikkerhetssertifikater skal fornyes minst hvert femte år.

Sikkerhetsgodkjenning for Bane NOR er endret to ganger i 2020 som følge av prosess med avhending av Spor-drift AS og ny organisering.

Det at Norges forhold til EUs fjerde jernbanepakke fortsatt er uavklart gir behov for tilpasning og økt veiledning av søkere. For eksempel har CargoNet i høst fått særlig veiledning ved søknad om fornyelse av sikkerhetssertifikat. De må nå søke om fornyelse av sikkerhetssertifikat A og B for trafikk i Norge, og for trafikk i Sverige må de dessuten søke om sikkerhetssertifikat fra ERA.

SJT har gjennom året forberedt den nært forestående, ytterligere utrulling av ERTMS om bord i kjøretøy og langs spor ved å bygge opp fagmiljøet på signalkompetanse.

I forbindelse med søknad fra Sporveien om tillatelse til å ta i bruk ny infrastruktur, har SJT vurdert sikkerhetsutfordringer for en ny sykkelrute som krysser trikkeskinner ved Pilestredet ved Tinghuset. Det har vært utfordrende å få belyst saken fra alle involverte parter, og SJT har sett en fare for at ansvaret blir fragmentert ved at ulike aktører som Bymiljøetaten, Vegvesenet og Sporveien ikke samordner og iverksetter tilstrekkelige tiltak for å ivareta sikkerheten. Saken er tidlig i 2021 avklart etter at SJT har fått innhentet avgjørende opplysninger direkte fra Bymiljøetaten om deres rolle og vurderinger vedrørende det aktuelle krysset.

Det er brukt betydelige ressurser på å vurdere søknad om tillatelse til å ta i bruk nye flytog levert av CAF.

Som en følge av pandemien besluttet SJT våren 2020 å utsette krav om periodisk helsekontroll for lokførere.

### *Tilsyn sikkerhet og sikring jernbane*

SJT har gjennomført en ekstraordinær, større kartlegging av risiko i jernbanebransjen, som resulterte i et felles risikobilde. Kartleggingen har medført en mer effektiv tilsynsplanlegging og mer helhetlig risikobasert utvelgelse av virksomheter og temaer.

Ingen planlagte systemrevisjoner med befaring i fysiske anlegg ble gjennomført på jernbane i 2020. Disse er i stedet gjennomført på digitale plattformer, noe som har fungert godt og har dekket behovet. Se tabellen på side 6 for tall. Oppfølgingstilsyn etter innvilget sikkerhetssertifikat for fem virksomheter ble utsatt til 2021 fordi virksomhetene har hatt lite eller ingen drift som følge av pandemien.

Dialog med Bane NOR har gitt forbedringer i virksomhetens beredskapsanalyser og dens egen beredskap. Bane NOR har i dialog med SJT utarbeidet nye trafikregler etter at togfremføringsforskriften ble opphevet, endret avgangssignaler ved at ombordansvarliges rolle ble tatt bort for enkelte stasjoner og vesentlig forbedret sin redningsberedskap på Sørlandsbanen. Økt bruk av eksterne leverandører gir utfordringer med sikkerhetsstyringen jernbanen, spesielt når det gjelder ansvar for grensesnitt mellom aktørene.



Tre revisjoner med Bane NOR med hjemmel i sikringsforskriften avdekket vesentlige mangler ved ledelsens engasjement på mellomledernivået, ansattes kompetanse innen sikring, gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger av kritiske objekter, infrastruktur og IKT-systemer og leverandørstyring. Det er utfordrende at IKT-sikkerhet ikke er eksplisitt omhandlet i sikringsforskriften, og IKT-sikkerhet er derfor berørt som tema i tilsyn. Prioritering av tilsyn mot Bane NOR som premissleverandør innen sikring har resultert i større oppmerksomhet fra ledelsen.

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

Pandemien har vært en utfordring for regelverksarbeidet i 2020. Regelverksarbeid krever tett samarbeid mellom jurister og fagpersoner, og arbeidet gir best resultat ved å kunne jobbe fysisk sammen i deler av prosessene. Arbeid hjemmefra i store deler av 2020 har hatt innvirkning både på fremdrift og effektivitet, og regelverksarbeidet har tatt lengre tid enn planlagt.

Regelverksarbeidet med EUs fjerde jernbanepakke er i hovedsak ferdigstilt og klar til gjennomføring i norsk rett etter behandling i Høyesterett og Stortinget samt EØS-komitebeslutning. Ved årsskiftet ble det gjennomført en kort høring for å videreføre det materielle innholdet i dagens sikkerhetsstyringsforskrift § 2-3 om enkeltfeilprinsippet og barrierer som en nasjonal regel etter en avklaring med ERA og EU-kommisjonen. Arbeidet har krevd stort samarbeid både internt og med departementet. Det gjenstår fortsatt høring av et par forskrifter i forbindelse med gjennomføring av direktiv 2012/34/EU med underliggende regelverk.

Oppdraget fra departementet med å utarbeide en forskrift til jernbaneloven § 6b om nasjonal beredskap på jernbanen er i slutfasen. Både Bane NOR, Jernbanedirektoratet og aktørene er positive til dette.

Sikringsforskriften er evaluert og evalueringsrapport er oversendt departementet. Hovedkonklusjonen er en anbefaling om en revisjon av forskriften som består i en klargjøring og presisering av bestemmelsene i forskriften uten at det er ment å endre gjeldende rett, med noen unntak.

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

Internasjonale møter har fra mars 2020 kun vært gjennomført digitalt, noe som innebærer både spart reisetid og kostnader, og det har vært mulig for flere å delta. Digitale møter innebærer bortfall av de uformelle arenaene hvor det er mulig å diskutere og finne løsninger med andre møtedeltagere. Anledningen til å fremme norske interesser er fortsatt til stede, men utfordringen har ligget i hvilken påvirkning og gjennomslag vi har når vi ikke kan være med på de uformelle arenaene. Dette har SJT opplevd som en svakhet ved de internasjonale møtene i 2020 og som en risiko for å ikke å få fremmet norske interesser i tilstrekkelig grad. Tabellen på side 6 viser antall møteraker SJT deltar i på området jernbanesikkerhet og -samtrafikk.

I 2020 har SJT arbeidet med Common Safety Methods on the assessment of Safety Level and Safety Performance of railway operators at national and Union level (CSM ASLP) og deltakelse i gruppene som jobber med revisjon av Technical Specifications for Interoperability (TSIer). I arbeidet med CSM ASLP har SJT prioritert innsats for å få beholde de nasjonale systemene for rapportering som foreligger i dag. I utkastet til rettsakt som er på høring ser dette ut til å være ivaretatt. Innenfor området TSI-er har SJT deltatt både i den overordnede arbeidsgruppen hvor alle endringer diskuteres, samt i underliggende grupper som har særlig betydning for Norge.

Det er en endring i måten ERA arbeider med regelverksendringer på, og det oppleves at nasjonale sikkerhetsmyndigheter (NSA) involveres mindre i arbeidet enn tidligere. Tidligere ble det arbeidet frem endringer i arbeidsgrupper, mens det nå er ERA som arbeider frem endringene, eventuelt sammen med en mindre gruppe med eksperter, og resultatet presenteres deretter for kommentarer i en arbeidsgruppe, som for eksempel i arbeidet med TSI Working Group og CSM ASLP. Dette er en forholdsvis ny endring, men det kan se ut som om SJTs oppgave som NSA i større grad blir å kommentere heller enn å utvikle. Om dette blir den faste arbeidsformen til ERA må vi endre våre måter å jobbe på for å være innrettet mot det.

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

SJT har gjennomført en ekstraordinær, større kartlegging av risiko i jernbanebransjen som resulterte i et felles risikobilde. Dette er basert på rapporterte uønskede hendelser, i tillegg til erfaringer fra tilsyn og regelverksprosesser. Dette gir grunnlag for mer helhetlig prioritering av oppgaver i SJT. Analyse av særskilte tema blir brukt til veiledning og digital informasjon for bransjen.

Det ble rapportert i overkant av 23 000 uønskede hendelser fra jernbanevirksomheter. Tallet representerer antallet unike hendelser, det vil si etter korrigerings for flere rapporter om samme hendelse. Det totale antallet mottatte rapporter er betydelig høyere. SJT har over flere år lagt vekt på betydningen av at virksomhetene rapporterer

uønskede hendelser, slik at man kan lære og hindre gjentagelser. Fram til 2019 var det en jevn økning av antallet rapporterte hendelser. De siste to årene har rapporteringen stabilisert seg på et jevnt høyt nivå, selv om det er noen ujevnheter i rapporteringsgrad. SJTs vurdering er at virksomhetene i hovedsak rapporterer hendelser i henhold til regelverket og at oppmerksomheten rundt rapporteringen har hatt tilsiktet effekt. Det er registrert 28 jernbaneulykker<sup>1</sup> på jernbanenettet i 2020. Tallet kan bli noe lavere, da fire av disse er til nærmere vurdering av politiet. Tilsvarende tall var 29 i 2019. De to kategoriene som dominerer er avsporinger og sammenstøt med gjenstand, hvorav en stor andel er nedrivning av kjøreledning som gir stans i trafikk over 6 timer.

For trikk og T-bane var det tre jernbaneulykker, og én person ble alvorlig skadet i hver av de tre ulykkene.

Kontaktmøter med Statens havarikommisjon (SHK) i forbindelse med oppfølging av SHKs rapporter gir bedre dialog rundt lukking av tilrådninger. Dette gir SJT bedre grunnlag for å følge opp tilrådningene og SHK bedre forståelse for lukkingen av tilrådningene. Sju rapporter fra SHK ble avsluttet.

### **3.1.5 Sikre oppfølging og implementering av nytt regelverk for sikring/terrorberedskap og andre tilsiktede uønskede handlinger»**

SJT avventer avklaring om kritiske objekter og en eventuell tildeling av oppgave knyttet til å implementere sikkerhetsloven i transportsektoren og regulering av sektormyndighet. Oppdraget her er derfor ikke gjennomført som planlagt.

Sikringsforskriften stiller i stor grad de samme kravene til virksomhetene som sikkerhetsstyringsforskriften. Sistnevnte gjennomfører EU-direktiv, mens det for sikring (fysisk sikring) ikke finnes noe europeisk regelverk. Nasjonale rammeverk for sikkerhet i nettverks- og informasjonssystemer (NIS-direktivet), om tiltak som skal sikre et høyt felles sikkerhetsnivå i nettverks- og informasjonssystemer i EU, skal tas inn i norsk regelverk i 2021. Sammen med Jernbanedirektoratet har SJT etter oppdrag fra Nasjonal Sikkerhetsmyndighet laget et forslag om terskelverdier for valg av jernbanevirksomheter som underlegges norsk lovgivning i henhold til NIS-direktivet.

Det er fortsatt et stort behov for veiledning om krav i sikringsforskriften. Se også kapittel 3.1.1 om resultater av tilsyn med sikringsforskriften og kapittel 3.1.2 om evaluering sikringsforskriften.

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

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

Pandemien har vært en utfordring for regelverksarbeidet i 2020. Regelverksarbeid krever tett samarbeid mellom jurister og fagpersoner, og arbeidet gir best resultat ved å kunne jobbe fysisk sammen i deler av prosessene. Arbeid hjemmefra i store deler av 2020 har hatt innvirkning både på fremdrift og effektivitet, og regelverksarbeidet har tatt lengre tid enn planlagt.

SJT har gjennomført en evaluering av regelverket for taubaner og fornøyelsesinnretninger i en rapport som ble sendt Samferdselsdepartementet sommeren 2020. Vedlagt rapporten var også en vurdering av om Statens Havarikommisjon bør få kompetanse til å granske taubaneulykker og ulykker med fornøyelsesinnretninger. SJT arbeidet ved årsskiftet med forslag til endringer i forskrift om taubaner og forskrift om fornøyelsesinnretninger i tråd med det som ble skissert i rapporten.

### **3.2.2 Delmål 2.2 «Fremme kompetanse om regelverkskrav og øke risikohåndteringsevnen for taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger»**

Veiledningsmøter ble gjennomført digitalt for grupper av virksomheter innen områdene taubane (skiheis og ski-tau) og fornøyelsesinnretninger (gokart og vannrutsjebaner) og møtene ble godt mottatt ifølge brukerundersøkelser. Denne formidlingsformen vil bli videreført.

### **3.2.3 Delmål 2.3 «Påse sikker drift av taubaner og fornøyelsesinnretninger gjennom tillatelser og risikobasert tilsyn»**

#### *Tillatelser*

SJT's behandling av søknader om driftstillatelse for virksomheter med taubaneanlegg og fornøyelsesinnretning

<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.

har i begrenset grad vært preget av pandemien. Det er ikke gjennomført stedlig befarings- vurdering etter mars, som det av og til gjøres ved komplekse anlegg og innretninger. SJTs vurdering er at det likevel har vært tilstrekkelig grunnlag for å behandle søknadene, og at det ikke har vært saker med særlig behov for stedlig befarings- vurdering.

Det har vært en betydelig nedgang i antallet søknader om driftstillatelse for fornøyelsesinnretning i forhold til 2019 og de siste fem årene, se tabell 2 i kapittel 2. Nedgangen skyldes antakelig pandemien og at virksomhetene i store perioder gjennom året enten ikke har vært i drift eller hatt redusert drift tilpasset smitteverntiltak. Det er sannsynlig at pandemien har påvirket antallet investeringer og etableringer av nye innretninger.

SJT har gjennomført et stort arbeid med å verifisere at virksomheter med fornøyelsesinnretninger som var i drift før juli 2017, oppfyller krav i dagens regelverk. Dokumentasjon for 450 innretninger er sendt inn fra virksomhetene og gjennomgått. Gjennomgangen har resultert i løpende driftstillatelse for de som har dokumentert overholdelse av sentrale deler av regelverkets krav. Et større antall virksomheter har fått midlertidig tilbakekalt driftstillatelsen for en eller flere av sine fornøyelsesinnretninger, og har dermed ikke lov til å tilby disse innretningene til publikum. Mange av virksomhetene dette gjelder har ikke dokumentert årlig teknisk kontroll foretatt av uavhengig inspeksjonsorgan. Det foreligger en siste mulighet til å få driftstillatelsen tilbake hvis manglende dokumentasjon sendes inn før juni 2021 og dokumentasjonen gir grunnlag for utstedelse av løpende driftstillatelse fra SJT. Virksomhetene er ikke belastet med gebyrer for gjennomgangen. Betydelige ressurser fra flere avdelinger er brukt i dette arbeidet.

Et nytt digitalt søknadskjema for driftstillatelser for taubaneanlegg ble utviklet i 2020, og dette gir en vesentlig effektivisering både for virksomhetene og SJT. Løsningen bidrar til å strukturere oppsettet av søknadene og letter prosessen med å vurdere søknadene. Tilsvarende digitalt søknadskjema for fornøyelsesinnretninger utvikles i starten av 2021.

SJT eksaminerte 48 personer for kvalifisering som driftsleder for taubane. Flere strøk, og en del har ikke dokumentert praksis og har dermed heller ikke fått innvilget sertifikat. Blant de 34 som fikk innvilget sertifikat var det noen som bestod eksamen i 2019 men leverte praksisattest først i 2020.

### *Tilsyn sikkerhet på taubane og fornøyelsesinnretninger*

På grunn av det pågående og omfattende verifikasjonsprosjektet knyttet til tillatelser for fornøyelsesinnretninger (se øverst på siden) var tilsyn med fornøyelsesinnretninger i utgangspunktet tonet ned i tilsynsprogrammet for 2020. Årsaken var i hovedsak ønske om å unngå dobbel belastning på virksomhetene, noe både verifikasjon og tilsyn ellers ville medført.

Det ble som følge av pandemien gjennomført færre systemtilsyn med stedlig verifikasjon enn planlagt hos virksomheter med taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger, og ingen etter 12. mars. Noen tilsyn ble gjennomført digitalt og noen ble erstattet med tilbud om veiledning. For fornøyelsesinnretninger ble også mange dokumenttilsyn kansellert fordi fornøyelsesinnretninger måtte holde stengt det meste av året. Det ble imidlertid gjennomført tilsyn i andre former, og en del virksomheter deltok i veiledningsmøter som SJT arrangerte via Skype/Teams. På høsten ble dokumenttilsyn med taubaner prioritert på grunn av kommende sesong.

Bekymringsmeldinger om anlegg og innretninger ble fulgt opp.

På taubaneområdet er det avdekket gjennom tilsyn og dialog at en del virksomheter ikke har gjennomført lovpålagte spesielle inspeksjoner, blant annet av komponenter utsatt for utmattingsbelastninger og -spenninger. Det ble gjennomført et dokumenttilsyn rettet mot et utvalg av virksomhetene for å kartlegge omfanget og følge opp med eventuelle vedtak og sanksjoner. Dokumenttilsynet avdekket at en relativt stor andel av virksomhetene ikke har gjennomført inspeksjoner. Det er gitt varsel om stansvedtak til flere av disse ved årets slutt, og det ventes flere i 2021. Det innebærer at virksomhetene ikke får drifte de delene av anlegget hvor kravet ikke er innfridd. For å følge opp denne problemstillingen er det planlagt flere tilsvarende dokumenttilsyn for å kartlegge og følge opp videre med eventuelle sanksjoner. Dette vil også være tema i stedlige tilsyn hos virksomheter med taubane i 2021.

Hovedtemaene i veiledningsmøtene var sikkerhetsstyring, risikovurdering og rapportering av uønskede hendelser. Forventet effekt er bedre regelverksforståelse.

### *Uønskede hendelser – taubaner og fornøyelsesinnretninger*

For taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger er antall innrapporterte uønskede hendelser mer enn halvert i forhold til i 2019. Forklaringen er nedstengning av drift i alle virksomheter fra 12. mars og drift tilpasset smitteverntiltak.

tak fra juni. Det var satt som mål for 2020 at virksomhetene i større grad skulle rapportere inn uønskede hendelser i tråd med regelverket, og med økning i antallet rapporter som en indikator. Med de rådende forholdene er det ikke mulig å konkludere på om det relative rapporteringsnivået i forhold til drift registrert for 2020 medfører en større grad av rapportering. Det er heller ikke mulig å konkludere entydig på om det er en økt forståelse i bransjene for regelverkskravet om innrapportering.

### **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»**

Markedsovervåkingsavdelingen har i 2020 behandlet flere klagesaker og egeninitierte saker om Bane NORs etterlevelse av regelverk til oppfølging og behandling. Klagene har dreid seg om Bane NORs beregning av infrastrukturavgifter, allokering av ruteleier/infrastrukturkapasitet og innhold og utarbeidelse av nettveiledning.

SJT har brukt betydelige ressurser til å forberede og gjennomføre hovedforhandling i Oslo tingrett i forbindelse med at Bane NORs stevnet staten for ugyldig vedtak i tidligere klagesak om avgifter. SJT vant i hovedsak frem med sitt syn i Oslo tingretts dom. Bane NOR anket saken videre til lagmannsretten. Arbeid med anke og SJTs avledede anke på enkelte spørsmål har derfor også pågått i 2020. Det er viktig for å oppnå velfungerende markeder at reglene om ikke-diskriminerende tilgang, riktig prising av tjenester og transparens følges. Det antas at oppfølgingen av klagesakene på sikt vil bidra til et mer effektivt og bedre fungerende jernbanemarked, selv om SJTs vurdering er at det er tidkrevende å få Bane NOR til å endre praksis.

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

For at jernbanemarkedet skal fungere tilfredsstillende er det viktig at aktørene forstår regelverket og at det er oppdatert og faglig forankret. SJT har gjennom 2020 bidratt i SDs arbeid med å innføre EUs fjerde jernbanepakke og SERA (Single European Rail Area)-direktivet i jernbanelovgivningen, blant annet en rekke innspill til departementet i forbindelse med høring av jernbaneforskriften sommeren 2020. Det ble for eksempel gitt innspill for å sikre en korrekt gjennomføring av bestemmelser om meldeplikt for nye kommersielle persontransporttjenester og regler om infrastrukturavgifter. Det er arbeidet med å forberede forskriftene som eventuelt vil gjennomføre EUs fjerde jernbanepakke og SERA-direktivet i norsk rett etter behandling i Høyesterett med påfølgende stortingsbehandling og EØS-komitébeslutning.

God dialog med bransjen er vesentlig både for å vite hvor godt markedene fungerer, inkludert hva som er barrierer og utfordringer, samt for å kunne informere og veilede markedsaktørene om deres rettigheter og plikter når det gjelder markedstilgang, prising og klagemuligheter. SJT inviterte et stort antall markedsaktører til digitale veiledningsmøter, og oppslutningen var stor. I møtene kom det frem at flere oppfatter at det fortsatt er en utfordring med Bane NORs brukerorientering, for eksempel når det gjelder planlegging av vedlikeholdsarbeid på infrastrukturen, og flere ønsker å bli bedre involvert i ulike prosesser.

SJT har også i 2020 gjort en brukerundersøkelse blant jernbaneforetak, infrastrukturforvalter og drivere av serviceanlegg om kjennskap til regler, rettigheter og plikter, klagemuligheter osv. Resultatene fra 2019 til 2020 viste en svak nedgang i kjennskap, men antallet respondenter i undersøkelsen var betydelig større, noe som kan forklare resultatet. Uansett tyder resultatet på at det fortsatt er hensiktsmessig å arbeide videre, gjennom veiledning og informasjon, for å øke brukernes forståelse av regelverket. Ny undersøkelse sendes ut i januar 2021.

SJT har arbeidet videre med Oeconomica AS med henblikk på å utvikle en hensiktsmessig og praktisk beregningsmetode for å gjøre en såkalt økonomisk likevektstest i forbindelse med etablering av nye kommersielle persontransporttjenester. Det har vært utfordrende å innhente transportdata fra Jernbanedirektoratet og Vy for å teste metoden som er utviklet. For å løse utfordringen med manglende data vil det bli gjennomført en workshop våren 2021 for å involvere relevante myndigheter og markedsaktører i utvikling og testing av metode.

I den europeiske organisasjonen Independent Regulators' Group – Rails (IRG-Rail) arbeidsgruppe for markeds- overvåking har SJT vært en pådriver i å utvikle statistikkarbeidet til også å omfatte en analyse av markeds-, etablerings- og konkurranseforhold i jernbanesektoren basert på de data som gruppen samler inn. SJT avsluttet i 2020 denne delen av IRG-Rails markedsrapport som omhandlet markedsanalyse. En slik analyse vil kunne tjene som grunnlag for etablering av styringsparametere og vurdering på hvilke områder det er størst risiko for begrenset/svak konkurranse, manglende tilgang, diskriminerende vilkår osv.

SJT har etter oppdrag fra SD ansvar for å rapportere til EU-kommisjonen markedsdata i forbindelse med Rail

Marked Monitoring Scheme (RMMS), og rapporteringen for 2020 har skjedd innen fastsatte frister.

Til tross for pandemien har arbeidet i arbeidsgruppene i IRG-Rail stort sett blitt gjennomført. Det er skrevet en rekke rapporter som blant annet oppsummerer praksis på avgiftsområdet i de ulike land, omfang av internasjonale persontransporttjenester, markedsovervåkerens vurderinger av det såkalte TTR-prosjektet (Time-Labeling-Redesign) initiert av RNE/organisasjon for infrastrukturforvalterne i Europa. IRG-Rail har brukt betydelig ressurser på å vurdere og diskutere effekten av Covid-19 på utviklingen av jernbanemarkedene og tiltak som markedsovervåkerne kan gjøre og andre støttetiltak som gjøres i de ulike land. SJT har fulgt EU-kommisjonens arbeid med blant annet TTR og RMMS i ulike workshops osv. Dette er blant annet for å holde oversikt over regelverksarbeidet og bidra til utvikling av felles praksis slik jernbanelovgivningen krever.

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

Det har i 2020 vært få spørsmål om mulige uønsket utvikling i markedet, men på slutten av året har SJT fått henvendelse om konkurransevridende virkninger av utforming av støttetiltak og i forbindelse med kjøp av offentlige persontransporttjenester som følge av pandemien. Spørsmål knyttet til endring av bruk av terminalområder på Oslo S følges opp videre inn i 2021.

SJT har i hele 2020 hatt en krevende ressursituasjon blant annet på grunn av turnover, permisjoner og opplæring. Begrenset kapasitet har medført at saksbehandling har tatt noe lenger tid enn planlagt, noe internasjonalt arbeid er nedprioritert og egeninitierte tilsynsaktiviteter er nedprioritert, som for eksempel tilsyn med Bane NORs avgifter basert på direkte kostnad og sportilgangsavtaler med jernbaneforetakene.

## **3.4 Andre prioriteringer**

### **3.4.1 Samfunnssikkerhet**

Tilsyn med samfunnssikkerhet har i hovedsak vært rettet mot bruken av risikovurderinger som et verktøy i virksomhetenes styring av sikkerhet og sikring. Tilsyn med sikkerhet har i tillegg vurdert virksomhetenes oppfølging av uønskede hendelser, blant annet gjennom bedre årsaksanalyser og evaluering av effekt av gjennomførte korrigerende tiltak. Tilsyn med sikring har vært rettet mot infrastrukturforvaltere på konsern- og divisjonsnivå for å undersøke om arbeidet med sikring bidrar til sikker togfremføring gjennom kompetanseutvikling og sikring av kritisk infrastruktur. Tidligere tilsyn følges opp systematisk til rapporterte avvik er tilfredsstillende behandlet av virksomheten. Tidligere avvik hos Bane NOR følges opp særskilt.

En overordnet konklusjon fra tilsyn var manglende ledelsesoppmerksomhet på sikringsforskriften. Det ble gitt avvik på dette i tilsynsrapportene, og virksomhetene er i ferd med å lukke disse. I tillegg har det blitt avholdt veiledningsmøter for å sikre bedre kjennskap til forskriften. Samlet forventes det at tiltakene vil ha ønsket effekt.

SJT har hatt eget tilsynsprogram for Bane NOR med følgende hovedområder i 2020:

- gjennomføring av vedlikehold
- oppfølging av tidligere tilsyn
- leverandørstyring
- IKT-/cybersikkerhet
- risikovurderinger
- beredskap
- kompetansestyring
- sikring av kritiske objekter

De fleste av disse temaene er viktige for å oppnå god samfunnssikkerhet og effekten av tilsyn på disse områdene forventes å være en mer systematisk tilnærming som bedrer sikkerhetsnivået.

Det arbeides med å videreutvikle og forbedre regelverket, se kapittel 3.1.5, i tillegg til at SJT deltar i SDs arbeid med totalforsvaret.

### **3.4.2 Digital sikkerhet**

Statens jernbanetilsyn har ikke et komplett risikobilde for digital sikkerhet i jernbanesektoren, men har ført tilsyn med IKT sikkerhet med hjemmel i sikringsforskriften og kan gjennom dette konkludere med at bevisstheten rundt IKT sikkerhet i jernbanesektoren har blitt bedre i løpet av 2020.

Roller og ansvar har blitt bedre forstått. Bane NOR har tidligere opprettet stillingen Chief Information Security Officer (CISO) og besatt denne stillingen med en fast ansatt i 2020. Sikringsutvalget for jernbanen (SUS) har etablert et eget CISO-forum der alle jernbaneforetakene er invitert til å delta i. De store togselskapene stiller med

egen CISO, men de mindre togselskapene har knapt ressurser med kompetanse innen digital sikkerhet.

Høsten 2019 gjennomførte Tilsynet en informasjonsinnhenting for å få oversikt over IT-systemer med betydning for togfremføring (OT-systemer – operasjonelle teknologiske systemer), og om systemene har grensesnitt mot internett. Videre etterspurte vi fra hver jernbanevirksomhet en oversikt over gjennomførte og planlagte risikovurderinger knyttet til disse IT-systemene. Resultatet viste at det var ganske store mangler knyttet til risikovurderinger av disse systemene.

Fordi Bane NOR er en sentral premissleverandør på jernbanen ble hovedtyngden av tilsynsvirksomheten i forhold til sikring i 2020 fokusert mot dem. Det ble gjennomført systemrevisjoner mot 3 divisjoner, hvor IKT-sikkerhet også var tema. Bane NOR har gjennom oppfølgingen av disse styrket fokuset på divisjonenes rolle i arbeidet med sikring og IKT-sikkerhet. Dette mener vi også har betydning for jernbanebransjen i sin helhet.

Vi gjennomførte i 2020 også en systemrevisjon med Sporveien T-banen med tema sikring og IKT-sikkerhet, der vi avdekket forbedringsområder innen leverandørstyring innenfor konsernet.

I tillegg til revisjonsvirksomheten har det også blitt gjennomført veiledningsaktiviteter overfor flere jernbaneforetak, for å sikre bedre samsvar med sikringsforskriftens krav.

Det har gjennom veiledning og revisjoner kommet fram at kravene til IKT-sikkerhet i sikringsforskriften oppfattes som uklare. I den pågående revisjonen av sikringsforskriften blir dette hensyntatt.

### **3.4.3 EØS-arbeidet**

Det er gjort et stort arbeid med å forberede en gjennomføring av EUs fjerde jernbanepakke. Arbeidet har fulgt den politiske utviklingen i saken samtidig som SJT har ferdigstilt alle rettsakter som er nødvendig for å foreta gjennomføringen. Det er også arbeidet med å få på plass et godt samarbeid med ERA i en overgangsfase før EUs fjerde jernbanepakke blir tatt inn i norsk rett, herunder en administrativ samarbeidsavtale. Videre har SJT forberedt en ekstern kommunikasjonsplan for innføringen av EUs fjerde jernbanepakke.

SJT har ved årets slutt 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.

# 4 Styring og kontroll i virksomheten

## 4.1 Tilpasning av virksomheten til covid-19-pandemien

SJT har i det store og hele gjennomført de fleste planlagte aktiviteter, men med tilpasning i tråd med smittevern-tiltak fra regjeringen og Oslo og Trondheim kommune. Etter 12. mars har de fleste ansatte i hovedsak jobbet hjemmefra, og de fleste møter er gjennomført digitalt. Det har vært lite reisevirksomhet mellom kontorene i Oslo og Trondheim. Alle internasjonale møter er gjennomført digitalt.

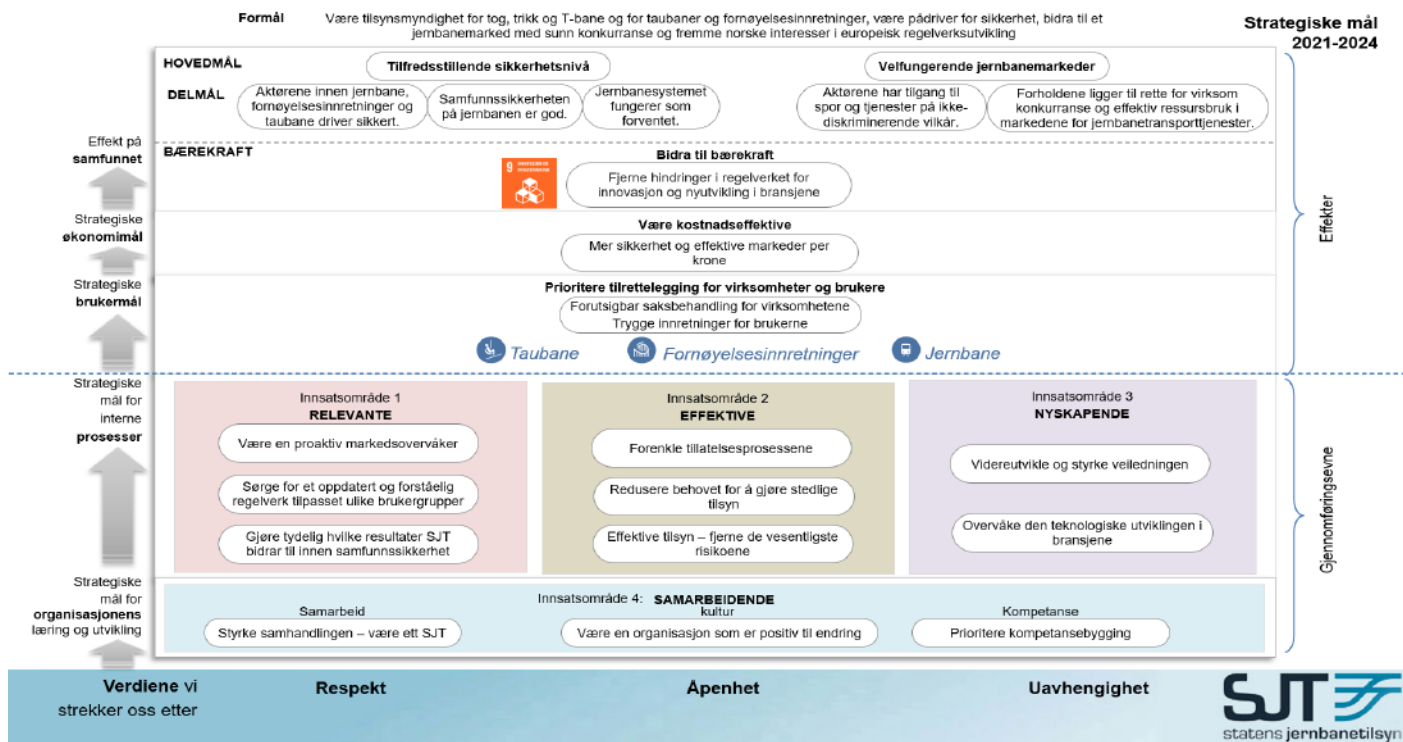
Konkret har SJT gjort følgende tilpasninger overfor bransjene:

- utsatt frist for innbetaling av årsgebyrer for fornøyelsesinnretninger
- utsatt frist for innsending av helseattest for lokførere
- utsatt planlagte tilsyn med virksomheter med fornøyelsesinnretninger og taubaner i perioden hvor virksomhetene ikke var i drift

## 4.2 Strategi 2021-2024

SJT har gjennomført et omfattende arbeid rundt strategien for periode 2021-2024. Dialog med SD i den forbindelse har medført utarbeidelsen av en ny målstruktur med konkretisering av styringsparametere. Målstrukturen er implementert i SJTs nye strategi. Hele strategitvillingsprosessen er gjennomført digitalt, med innleid bistand.

Bildet under viser hvordan målstrukturen er en del av strategien samt hvilke øvrige strategiske mål som er satt og de viktigste innsatsområdene.



## 4.3 SJTs overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

Fastsatte mål og resultatkrav er i all hovedsak oppnådd. Det er gjennomført en revisjon av styringsdokumenter knyttet til de oppdaterte bestemmelsene for økonomistyring i staten, som trådte i kraft 1. januar 2020. Det er ingen vesentlige endringer i opplegget for styring og kontroll. Det er ikke avdekket styringssvikt, feil eller vesentlige mangler. Det var ingen revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen.

SJT's avtaler om leie av arbeidslokaler utløper Trondheim i løpet av 2021 og i Oslo i løpet av 2022. I 2020 startet anskaffelsesprosessen for å inngå nye leieavtaler. Statsbygg bistår i dette arbeidet.

Ledelsen gjennomfører årlig en overordnet risikovurdering ved starten av budsjettåret. Den oppdateres regel-

messig internt og status rapporteres ved slutten av første og andre tertial som vedlegg til tertialrapport etter oppsettsom fulgte tildelingsbrevet.

Følgende er de viktigste risikoene som er håndtert gjennom året:

- Manglende fysiske møter i det internasjonale arbeidet gir begrenset handlingsrom for påvirkning og gjennomslag for norske interesser. Se for øvrig rapportering på delmålet i kapittel 3.1.3.
- På området fornøyelseinnretninger er det noen virksomheter som ikke har fått fornyet driftstillatelse i 2020 etter nytt regelverk. Dette er omtalt i kapittel 3.2.3. Risikoen for mulig drift uten tilfredsstillende sikkerhetsnivå anses som håndtert.
- Planlagte systemtilsyn med stedlige verifikasjoner for taubaner og fornøyelseinnretninger etter 12. mars ble enten erstattet med tilbud om veiledning eller gjennomført på digitale plattformer uten stedlig verifikasjon. Risikoen ansees håndtert, også i lys av at mange virksomheter har hatt vesentlig redusert eller ingen drift under covid-19. Ved vedvarende smitteverntiltak som hindrer eller vesentlig begrenser muligheten for stedlig verifikasjon, vurderer SJT alternative former for oppfølging for å sikre lav risiko.
- Risiko knyttet til manglende gjennomføring/ dokumentasjon av spesielle inspeksjoner av komponenter i taubaneanlegg er omtalt i kapittel 3.2.3. Risikoen er delvis håndtert i 2020 og vil bli fulgt opp tidlig i 2021 ved at drift for de anlegg som ikke kan dokumentere tilfredsstillende sikkerhet blir pålagt stanset eller driftstillatelse blir opphevet.
- På området markedsovervåking har det vært en risiko for manglende ressurser for å få gjennomført planlagte aktiviteter fordi anken av vedtaket i retten, omtalt i kapittel 3.3.2, har krevd mye bruk av interne ressurser. Dette medførte at noen planlagte egeninitierte tilsynsaktiviteter ble nedprioritert. Det knyttes stor usikkerhet til hvor mye ressurser ankesaken vil kreve i 2021. Tilgangen til ressurser utgjør fortsatt en risiko som videreføres, også knyttet til saksbehandlingstid for klagesaksbehandling.
- Risiko knyttet til budsjett 2020 var det uforholdsmessige mindreforbruket som følge av pandemien. Det ble gjennomført en betydelig mindre reisevirksomhet. Bruk av konsulent ble vesentlig redusert. Store eksterne seminarer i egen regi, som SJT-konferansen, ble avlyst. Det var forsinkelse i flere ansettelse. Budsjettutfordringene ble satt på kartet, flere aktiviteter ble framskyndet, gjort på annen måte eller utsatt. Risikoen ble redusert betydelig og mindreforbruk ligger i all hovedsak innen 5 prosent-regelen.

## 4.4 Andre forhold

### 4.4.1 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter

Tabellen under de viser fellesstatlige administrative og økonomiske indikatorer for SJT de siste tre årene.

Økonomiske referanseindikatorer	2020	2019	2018
Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	1 071 634	1 116 866	1 069 202
Totalutgift per årsverk (KPI2)	1 587 100	1 684 196	1 584 309
Lønnsutgiftsandel (KPI3)	67,5 %	66,3 %	67,5 %
Andel administrative utgifter (KPI4)*	25,4 %	20,1 %	18,6 %
Andel administrative utgifter per årsverk (KPI5)*	402 798	352 934	295 352

\* Økningen i 2020 skyldes ekstraordinære utgifter til juridisk bistand i forbindelse med flytogsaken og utgifter knyttet til digitalisering av de historiske papirarkivene i Oslo og Trondheim. I tillegg har vi hatt noen ekstra utgifter til fagkonsulenter og fasilitering av arbeid med ny etatsstrategi.

### 4.4.2 Tiltak for å følge opp ABE-reformen

Den faglige databasen TAFReg, som i 2019 ble tatt i bruk og ga store besparelser i tidsbruk, er i 2020 videreutviklet til også å omfatte planlegging, gjennomføring og oppfølging av tilsyn. Dette ventes å gi ytterligere effektivisering.

Et nytt digitalt søknadskjema for driftstillatelse for taubaneanlegg ble utviklet i 2020, og dette gir en vesentlig effektivisering både for virksomhetene og SJT. Løsningen bidrar til å strukturere oppsettet av søknadene og letter prosessen med å vurdere søknadene.

Alle historiske arkiv er nå tilgjengelige digitalt for alle autoriserte brukere. Spesielt for saker knyttet til taubane og fornøyelseinnretninger vil dette være tidsbesparende, da det historiske materialet her fortsatt er i bruk. Videre medfører det redusert arealbehov.

### 4.4.3 Bemanning og kompetanse

Tabellen på neste side viser noen nøkkeltall for bemanning i 2020.



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 % <sup>2</sup>
2019	64	50 %	50 %	48	7,9 %	6,3 %
2020	67	52 %	48 %	47	6,0 %	5,2 %

Ved årets slutt hadde SJT 67 fast ansatte (hvorav fem på deltid), 2 i engasjement og 2 vikarer.

#### 4.4.5 Likestilling i SJT

SJT har styrket arbeidet med likestilling og ikke-diskriminering i tråd med endringene i likestillings- og diskrimineringsloven, og den styrkede aktivitets- og redegjøringsplikten for offentlige myndigheter. Det er gjennomført en kartlegging av alle interne retningslinjer og rutiner for å få et bilde av om likestilling og ikke-diskriminering er integrert i SJTs prinsipper, prosedyrer og standarder. Kartleggingen er utgangspunkt for videre arbeid på området i 2021.

Samarbeidsmøtene med de tillitsvalgte er en viktig arena for å diskutere likestilling og ikke-diskriminering. I 2020 ble blant annet likelønn diskutert som eget tema. AMU er en tilsvarende arena for inkludering av vernetjenesten.

Vurderinger rundt likestilling og ikke-diskriminering vil bli gjort som del av revisjonen av SJTs lokale lønnspolitikk. Vurderinger etter Hovedtariffavtalens pkt. 2.5.5 nr. 3, som ble gjennomført på våren og høsten, avdekket ingen lønnskjevheter for nyansatte.

Kjønnfordeling midlertidig ansatte		Kjønnfordeling uttak foreldrepermisjon i antall uker		Kjønnfordeling blant deltidsansatte i % av stilling	
Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
3	1	119,4	33,9	2 i 50 % 1 i 45 %	1 i 70 % 1 i 80 %

Tabellen over viser noen nøkkeltall for kjønnfordeling i SJT 31.12.2020.

#### 4.4.6 Inkluderingsdugnaden

I 2020 hadde SJT 14 nyansettelser hvorav 7,14 prosent er i målgruppen for inkluderingsdugnaden. Ut fra dette har SJT nådd målet om at 5 prosent av alle nyansettelser i 2020 skal ha nedsatt funksjonsevne eller hull i CV. For å få til dette har SJT deltatt i DFØs traineeprogram og lyst ut en stilling særskilt rettet mot målgruppen. Den største utfordringen med denne utlysningen var å gjennomgå søknadene til den store mengden av søkere til stillingen. Dessverre var mesteparten av søkere utenfor målgruppen for traineeprogrammet. SJT har underveis i prosessen hatt mye kontakt med traineeprogrammets fagpersoner, både i forarbeidene før utlysning, og ikke minst underveis i prosessen. Kontakt med og tilgang til disse fagpersonene har vært avgjørende for å komme i mål med et godt resultat.

SJT har videre gjort flere strategiske grep blant annet i rekrutteringsprosessen for å bidra i inkluderingsdugnaden. Mangfoldserklæringen i stillingsannonser er oppdatert. Arbeidet med å lage grundige og godt gjennomtenkte behovsanalyser som ikke oppleves ekskluderende, fortsetter. I arbeidet med å sile innkomne søknader gjennomgås søkere i målgruppen innledningsvis nøye for å sikre at dersom det finnes kvalifiserte kandidater med hull i CV-en eller nedsatt funksjonsevne, skal minst én søker i hver gruppe inviteres til intervju. Ved å systematisk gjennomgå søknader fra målgruppen først, er kvalifiserte søkere i målgruppen fanget opp, selv om de ikke nødvendigvis er best kvalifisert totalt sett.

SJT har i 2020 deltatt på seminarer og kurs for å øke sin kompetanse om mangfoldsrekruttering. For å øke bevisstgjøringen rundt viktigheten av inkluderingsdugnaden, er organisasjonen informert om dette. Det planlegges ytterligere kompetanseheving for SJTs ledere når DFØs e-læringskurs om mangfoldsrekruttering publiseres.

#### 4.4.7 Lærlinger

Høsten 2020 ble SJT godkjent lærebedrift og skal etter planen ta inn én lærling i kontor- og administrasjonsfaget høsten 2021. 2020 ble brukt til å forberede dette via læreplaner og vilkår for å bli lærebedrift, planlegging internt og kontakt med Opplæringskontor Stat. SJT har også vurdert en lærling på IKT-området, men har konkludert med at dette ikke er mulig så lenge IKT-drift er satt ut til underleverandør, som håndterer to av de tre hovedområdene i læreplanen.

<sup>2</sup> Beregningsgrunnlaget ble endret fra 2018

# 5 Vurdering av fremtidsutsikter

Statens jernbanetilsyns rolle har i prinsippet vært uendret siden tilsyn med jernbanemarkedet, taubaner og fornøyelsesinnretninger ble lagt til oss. Organisasjonen og kompetansen vår er godt tilpasset den nåværende rollen og den utviklingen som kommer. Roller og oppgaver vil bli påvirket av utviklingen både i Norge og Europa, hvor blant annet oppgavene til Det europeiske jernbanebyrået (ERA) blir forandret under den fjerde jernbanepakken. Det gjenstår å se hvilken betydning endringen får for oss og de norske aktørene på jernbanemarkedet. Dette er selvsagt også avhengig av om den fjerde jernbanepakken tas inn i norsk rett.

På område taubaner og fornøyelsesinnretninger er det ingen signaler om vesentlige endringer i rollen og oppgavene vi har.

Vi har fått to hovedmål som vil bli prioritert i kommende periode: 1. tilfredsstillende sikkerhetsnivå 2. velfungerende jernbanemarkeder

Hovedmålet om tilfredsstillende sikkerhetsnivå har tre delmål:

- Aktørene innen jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane driver sikkert
- Samfunnssikkerheten på jernbanen er god
- Jernbanesystemet fungerer som forventet

Hovedmålet om velfungerende jernbanemarkeder har to delmål:

- Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår
- Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester

## Jernbane

Regjeringens jernbanereform fortsetter. Den kan bidra til at flere virksomheter vil trafikkere jernbanenettet. Dette påvirker ikke innholdet i kjernevirksomheten vår, men arbeidsmengden ventes å bli større. En voksende utfordring vil være å håndtere grensesnitt som kan oppstå mellom aktørene i et marked med et økende antall aktører og strammere økonomiske vilkår blant annet som følge av konkurranse.

Samfunnssikkerhet som område vil kunne bli en stadig mer vesentlig del av oppdraget vårt. Implementering av sikkerhetsloven i transportsektoren og regulering av sektormyndighet vil kunne kreve mer kompetanse og ressurser.

Norges tilslutning til den fjerde jernbanepakken 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. Vi tilpasser oss ERAs utvidede rolle i forbindelse med den fjerde jernbanepakken uavhengig av Norges tilslutning til den fjerde jernbanepakken. ERA er avhengig av et nært samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter av hensyn til kapasitet og kompetanse.

ERA har ellers endret måten å arbeide på med regelverk. Nasjonale sikkerhetsmyndigheter involveres mindre enn før i utviklingen av regelverket, men involveres fortsatt gjennom høringsprosesser før beslutninger fattes. Påvirkningsmulighetene er likevel redusert. Om dette blir en fast arbeidsform i ERA, må vi endre måten vi bidrar på for å øve en mest mulig effektiv innflytelse på vegne av Norge.

## Taubane og fornøyelsesinnretning

På området taubane og fornøyelsesinnretning har bransjene fortsatt behov for å omstille seg til regelverket som trådte i kraft i juli 2017. Regelverk stiller andre krav enn før til virksomhetenes styring og dokumentasjon for tilstrekkelig sikker drift. Vi har tilpasset våre tilsyns- og tillatelsesrutiner for bedre å følge opp kravene. Vi vil også fortsette å bevisstgjøre virksomhetene om verdien av å rapportere og følge opp læring fra uønskede hendelser.

Veiledning er et effektivt virkemiddel for å gjøre virksomheten i stand til å følge regelverket. Digital formidling vil gjøre at vi kan nå frem til større deler av bransjene med tilpassede budskap som er relevant for tillatelsesprosesser og tilsyn.

## Markedsovervåking

For området markedsovervåking forventer vi flere tilsynsoppgaver. Det skyldes hovedsakelig to forhold:

- nytt regelverk (blant annet markedspilaren i den fjerde jernbanepakken)
- mulig økt omfang av klager og egeninitierte aktiviteter fordi markeds- og konkurranseforholdene på jernbanen endres med flere aktører som konkurrerer om å utføre persontransporttjenester

Som markedsovervåker vil vi se nærmere på følgende områder:

- infrastrukturavgifter
- utvikling av rutiner/metode for å vurdere økonomiske virkninger av å etablere nye kommersielle persontransporttjenester
- tilgang til og priser på tjenester i serviceanlegg og fordeling av ruteleier og infrastrukturkapasitet

SJT vil legge vekt 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

### 6.1 Ledelseskommentar årsregnskapet 2020

#### Formål

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

#### Bekreftelse

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

#### Vurderinger av vesentlige forhold

Samlet disponert tildeling på utgiftssiden på kr 100 891 000 består av kr 95 900 000 i ordinær bevilgning, kr 240 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 4 751 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2019, jf. note A.

Netto mindretgift i 2020 på kapittel 1354 post 01, på kr 3 752 000, er søkt overført neste års drift. Netto mindretgift i 2020 på kapittel 1354 post 21, på kr 1 055 000, er søkt overført neste års drift.

Driftsinntekter (inkludert finansinntekter) på kapittel 4354 post 01, utgjør kr 15 061 755, jf. artskontorrapportering og note 1.

Årets inntekter er kr 138 245 mindre enn inntektskravet på kr 15 200 000.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har SJT brukt kr 64 469 472 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2. Dette utgjør 64 % av den disponible tildelingen.

Leieutgifter inklusive felleskostnader for lokaler utgjør kr 10 776 582, som tilsvarer 11 % av den disponible tildelingen, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2020, kr 2 356 690. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld på 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 2021.

Oslo 15.3.2020



**Erik Ø. Reiersøl-Johnsen**  
Direktør  
Statens jernbanetilsyn

# Prinsippnote årsregnskapet

## 6.2 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 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. Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.
- d. Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp.

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

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

### **Bevilgningsrapporteringen**

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

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

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

### **Artskontorrapporteringen**

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

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

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

# Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2020							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merutgift (-) og mindretgift
1354	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A,B	78 761 000	74 455 528	4 305 472
1354	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	21	Spesielle driftsutgifter	A,B	22 130 000	21 024 401	1 105 599
1633	Nettoordning for mva. i staten	01	Driftsutgifter		0	4 679 350	
Sum utgiftsført					100 891 000	100 159 279	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	01	Driftsinntekter		15 200 000	15 061 755	-138 245
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	195 100	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift		0	7 946 039	
Sum inntektsført					15 200 000	23 202 894	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						76 956 385	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					18 345 733	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-95 634 857	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					332 739	
Sum rapportert						0	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
Konto	Tekst				31.12.2020	31.12.2019	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-2 356 690	-2 689 429	332 739

\*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	3 721 000	75 040 000	78 761 000
135421	1 030 000	21 100 000	22 130 000

## 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	Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for nov. 2020*	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp**	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135401		4 305 472		4 305 472	-138 245		62 991	4 230 217	3 752 000	3 752 000
135421		1 105 599		1 105 599			9 250	1 114 849	1 055 000	1 055 000

\* Denne kolonnen er kun aktuell for virksomheter som er lønnskunde av DFØ og som er berørt av omleggingen av utbetalingsløsningen i DFØ. DFØ har i 2020 endret utbetalingsløsningen for overtid, reisetid og timelønn. Dette medfører at virksomheter som er lønnskunder av DFØ for regnskapsåret 2020 vil utbetale overtid for 13 måneder (november og desember 2019 og januar til november 2020). Berørte virksomheter har fått fullmakt til å overskride bevilgning i 2020 tilsvarende engangseffekten knyttet til omlegging av utbetalingsløsningen i DFØ.

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

### Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

#### Mulig overførbart beløp

Statens jernbanetilsyn har søkt Samferdselsdepartementet om overføring av størst mulig overførbart beløp i henhold til R-8/2020 med kr 3 752 000 for kap./post 135401, og kr 1 055 000 for kap./post 135421. Post 01 og post 21 er i 2021 slått sammen til kun post 01, slik at hele mindreutgiften er søkt overført post 01.

#### Merinntektsfullmakter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2020 ved behandling av prop. 1 S (2019-2020) og innst. 13 S (2019-2020), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap./post 135421 mot tilsvarende merinntekt under kap./post 435401. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen. Statens jernbanetilsyn inngår i nettoordningen for merverdiavgift. I 2020 fikk Statens jernbanetilsyn en mindreinntekt på kr 138 245.

# Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2020			
	Note	2020	2019
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	15 056 420	15 558 360
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		<i>15 056 420</i>	<i>15 558 360</i>
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	64 469 472	61 572 844
Andre utbetalinger til drift	3	29 481 836	30 260 938
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		<i>93 951 308</i>	<i>91 833 782</i>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>78 894 888</b>	<b>76 275 422</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	5 335	10 090
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		<i>5 335</i>	<i>10 090</i>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	1 521 696	1 017 270
Utbetaling av finansutgifter	4	6 925	387
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		<i>1 528 622</i>	<i>1 017 657</i>
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>1 523 287</b>	<b>1 007 567</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	110 000	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		<i>110 000</i>	<i>0</i>
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetaling av tilskudd og stønader	7	0	0
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler*</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		85 100	77 800
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		7 946 039	7 564 947
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		4 679 350	4 034 644
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		<i>-3 351 789</i>	<i>-3 608 104</i>
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>76 956 385</b>	<b>73 674 885</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen**</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2020</b>	<b>2019</b>
Fordringer		0	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-2 356 690	-2 689 429
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		0	0
<i>Sum mellomværende med statskassen</i>	8	<i>-2 356 690</i>	<i>-2 689 429</i>

\*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>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer m.m. – driftsinntekt	13 874 580	13 949 760
Gebyr for autorisasjon	191 190	199 260
Gebyr for timebaserte tjenester	990 650	1 409 340
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>15 056 420</b>	<b>15 558 360</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>		
<b>Sum salgs- og leieinnbetalinger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Andre innbetalinger</i>		
<b>Sum andre innbetalinger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>15 056 420</b>	<b>15 558 360</b>

<b>Særskilt forklaring av sum inntekter fordelt på formål og konti</b>			
<b>Post 21</b>	<b>4354 SJT</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
		NOK	NOK
<b>Taubane:</b>			
3700	Årsgebyr	7 641 110	7 670 190
3702	Driftsledersertifisering	191 190	199 260
3703	Gebyr for øvrige tjenester	267 480	298 430
<b>Fornøyelsesinnretning:</b>			
3700	Årsgebyr	6 233 470	6 279 570
3703	Gebyr for øvrige tjenester	723 170	1 110 910
3230	Fakturerbart tilsyn*	-	-
SUM		15 056 420	15 558 360
<b>Totalt</b>		<b>15 056 420</b>	<b>15 558 360</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>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Lønn	52 317 094	49 162 794
Arbeidsgiveravgift	7 946 038	7 564 947
Pensjonsutgifter*	6 009 134	5 441 526
Sykepenges og andre refusjoner (-)	-2 996 263	-2 469 369
Andre ytelser	1 193 468	1 872 946
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>64 469 472</b>	<b>61 572 844</b>
Antall utførte årsverk	60,2	55,1

\*Nærmere om pensjonskostnader

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

Premiesats for 2020 er 12 prosent. Premiesatsen for 2019 var 12 prosent.



**Note 3 Andre utbetalinger til drift**

	31.12.2020	31.12.2019
Husleie	10 776 582	10 773 468
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	548 882	629 044
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	1 279	1 979
Mindre utstysanskaffelser	275 400	669 727
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 298 036	1 236 646
Kjøp av konsulenttjenester	9 029 994	5 519 099
Kjøp av fremmede tjenester	4 304 951	4 942 655
Reiser og diett	803 298	2 664 669
Øvrige driftsutgifter	2 443 413	3 823 651
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>29 481 836</b>	<b>30 260 938</b>

**Note 4 Finansinntekter og finansutgifter**

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	5 335	10 090
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>5 335</b>	<b>10 090</b>

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Utbetaling av finansinntekter</i>		
Renteutgifter	6 925	387
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum utbetaling av finansinntekter</b>	<b>6 925</b>	<b>387</b>

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

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	69 995	165 193
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende*	1 451 701	852 077
<b>Sum utbetalt til investeringer</b>	<b>1 521 696</b>	<b>1 017 270</b>

	31.12.2020	31.12.2019
<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>

\*Konferanseutstyr og oppgradering av IKT-utstyr

## Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2020	31.12.2019
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)*	110 000	0
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>	<b>110 000</b>	<b>0</b>

\*Gjelder salg av MIP-utstyr

## Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2020	31.12.2019
<b>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

### Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2020	31.12.2020	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
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	520 430	0	520 430
	Andre fordringer	0	0	0
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>520 430</i>	<i>0</i>	<i>520 430</i>
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-3 189 601	0	-3 189 601
	Skyldig skattetrekk	-2 356 690	-2 356 690	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>-5 546 291</i>	<i>-2 356 690</i>	<i>-3 189 601</i>
<b>Sum</b>		<b>-5 025 861</b>	<b>-2 356 690</b>	<b>-2 669 171</b>

\*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

	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eierandel	Stemme- andel	Årets resultat i selskapet	Balanse- ført egen- kapital i selskapet	Balanse- ført verdi i regnskap*
Aksjer							
Selskap 1							
Selskap 2							
Selskap 3							
<b>Balansført verdi 31.12.2020</b>							<b>0</b>

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