

# Årsrapport 2021





<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	4
2.3 Omfanget av SJTs virksomhet i tall	5
2.4 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter	6
2.5 Effektiviseringstiltak	6
<b>3 Aktiviteter og resultater</b>	
3.1 Oppsummering	7
3.2 Aktiviteter og resultater innenfor hovedmål 1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå	8
3.3 Aktiviteter og resultater innen hovedmål 2 Velfungerende jernbanemarkeder	14
3.4 Andre prioriteringer	17
<b>4 Styring og kontroll i virksomheten</b>	19
<b>5 Vurdering av fremtidsutsikter</b>	21
<b>6 Årsregnskap</b>	22
Ledelseskommentar årsregnskapet	22
Prinsippnote årsregnskapet	23
Bevilgningsrapportering med noter	24
Artskontorapportering med noter	26

# 1 Leders beretning



2021 er det første året som er planlagt og gjennomført i tråd med SJTs nye, fireårige strategi og Samferdselsdepartementets nye målformuleringer. Samtidig har det vært enda et år preget av pandemiltak.

## Hovedmål: Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

Vår vurdering er at det er god sikkerhet, sikring og samtrafikkevne på jernbane, trikk og T-bane og god sikkerhet i taubane-anlegg og fornøyelsesinnretninger.

På jernbanen ser vi effekten av tilsyn ved at uønskede hendelser knyttet til tekniske forhold ved infrastruktur og kjøretøy i økende grad blir rapportert. Vi antar at rapporteringen har gitt virksomhetene bedre kunnskap om å forebygge slike hendelser. Samtidig får vi bedre innsikt i utfordringer med sikkerhet på området, og vi kan prioritere temaer for tilsyn enda mer målrettet.

Jernbanevirksomhetene har fortsatt en del arbeid med å følge opp hendelsene systematisk. Dette gjelder for eksempel overvåking av utvikling, gjennomføring av gode tiltak for å lukke hendelser som forhindrer gjentakelse og bruk av erfaringene som hendelsene gir til å oppdatere for eksempel risikovurderinger.

Tilsynet med sikring hos jernbanevirksomhetene ble tatt et steg videre. Vi har rettet oppmerksomheten mot jernbaneforetakene i tillegg til infrastrukturforvaltere. Det er utfordringer med å etterleve det forholdsvis nye regelverket. Veiledning er viktig.

Vi har lagd en strategi for samfunnssikkerhet som vedlegg til virksomhetsstrategien. Det vil hjelpe oss å sette mål for arbeidet med samfunnssikkerhet, iverksette nødvendig tiltak og kontinuerlig følge opp arbeidet overfor jernbanevirksomhetene.

For virksomheter med taubane har vi prioritert tilsyn med temaene vedlikehold og spesielle inspeksjoner av utmattingsbelastede komponenter, noe som er viktige bidrag til økt sikkerhet.

Taubanevirksomhetene har økt innrapporteringen av uønskede hendelser, men det er fortsatt noen få virksomheter som står for over 80 prosent av alle innrapporterte hendelser. Også her må vi styrke veiledningen for å bevisstgjøre aktørene om hvilken betydning rapporterte uønskede hendelser kan ha for sikkerhetsnivået i bransjen.

For virksomheter med fornøyelsesinnretninger avsluttet vi et omfattende og flerårig verifikasjonsarbeid i 2021. Dette omfattet alle innretninger som hadde driftstillatelse på grunnlag av tidligere regelverk, unntatt høydeparker. Sluttresultatet er en gjennomgått portefølje der virksomhetene som fortsatt har tillatelse til drift, etterlever krav i gjeldende regelverk. Et lite antall virksomheter har ikke innfridd kravene i denne prosessen, og de har ikke lenger driftstillatelse.

Vi har kartlagt at en del virksomheter med fornøyelsesinnretninger oppfatter søknadsprosessen for driftstillatelse som komplisert og tidkrevende. Vi har styrket den digitale veiledningen i søknadsprosessen for å få driftstillatelse, men skal arbeide systematisk med flere veiledningstiltak for at regelverket skal kunne etterleves i enda større grad.

## Hovedmål: Velfungerende jernbanemarkeder

Fleire år med systematisk veiledning og dialog med aktørene har gjort at regelverket for jernbanemarkedet og SJTs rolle som markedsovervåker og klageinstans er godt kjent.

I 2021 har vi behandlet flere saker om blant annet infrastrukturavgifter, tilgang til serviceanlegg og allokering av infrastruktur. Vi har også vurdert og undersøkt flere henvendelser, som ikke er formelle klager, om bekymringer knyttet til markedsmessige forhold fra ulike markedsaktører.

## Den fjerde jernbanepakken

Vi har vedtatt regelverk for å gjennomføre EUs fjerde jernbanepakke i norsk rett. Reglene i markedspilaren trådte i kraft i juli 2021. For den tekniske pilaren vil reglene tre i kraft når EFTA-landene har fullført nasjonale lovgivningsprosedyrer og EØS-komitebeslutningen trer i kraft. Gjennom arbeid med opplæring, informasjon og oppdatering av rutiner internt over flere år står vi sterkt rustet til et tettere samarbeid med Det europeiske jernbanebyrået. Vi har også systematisk informert jernbanevirksomhetene slik at de kan gjøre nødvendige tilpasninger til endringer i regelverket som følger av den fjerde jernbanepakken.

## 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, 22. 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 alvorlige, 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

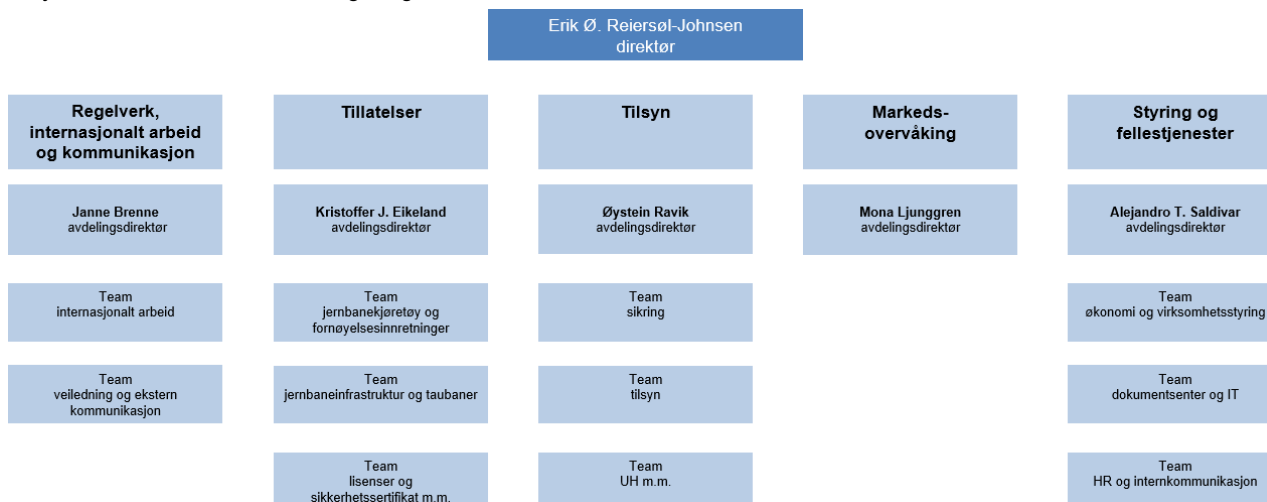
SJT's arbeid med samfunnssikkerhet er en integrert del av SDs arbeid med sikkerhet og sikring på jernbanen. Innen alle bransjene er det SJT's oppgave å fremme norske interesser tidlig i den europeiske regelverksutviklingen. Å følge opp regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det etableres et felles jernbanesystem over landegrensene i Europa.

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

Jernbane	2019	2020	2021
Norske infrastrukturforvaltere for jernbanevirksomhet	2	2	2
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk på nasjonalt nett	5	8	8
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk på nasjonalt nett	3	4	5
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for trafikk på sidespor og museumsbaner	13	14	14
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk i Norge	1	1	1
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk i Norge	5	6	7
Norske jernbaneselskaper som kjører trikk	3	3	3
Norske jernbaneselskaper som kjører T-bane	1	1	1
Lokførere med gyldig førerbevis	1915	2073	2184
<b>Fornøyelsesinnretning</b>			
Virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	278	235	260
Fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse	768	542	662
<b>Taubane</b>			
Virksomheter med driftstillatelse for taubaneanlegg	352	356	345
Taubaneanlegg med driftstillatelse	799	803	797

## 2.2 Organisasjon og ledelse

Ved årets slutt hadde SJT 70 fast ansatte og åtte midlertidig ansatte. 12 ansatte har kontorsted i Trondheim, de øvrige i Oslo. Organisasjonskartet under viser avdelinger og team.



## 2.3 Omfanget av SJTs virksomhet i tall

Tabell 2 viser leveranser fra SJTs kjernevirksomhet de siste tre årene.



Kjerneaktiviteter – volumantall	2019	2020	2021
<b>Sikkerhet, sikring og samtrafikk – jernbane</b>			
Nye, fornyede og endrede sikkerhetsattestifikater/-godkjenninger og lisenser	9	16	13
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk infrastruktur	61	45	57
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk kjøretøy	95	95	77
Nye førerbevis	120	157	158
Systemrevisjoner – stedlige/digitale	13	9	18
Dokumenttilsyn	38	15	2
Tilsynsmøter	4	3	6
Innrapporterte unike uønskede hendelser, inkludert trikk og T-bane	24.524	22.874	22.789
Avsluttede rapporter fra Statens havarikommisjon	6	7	5
<b>Sikkerhet – taubane</b>			
Nye / avsluttede driftstillatelser	23	16	19 / 24
Tilsyn – stedlige/digitale	44	13	8
Dokumenttilsyn	0	51	29
Nye driftsledersattestifikater for taubane	48	34	49
Innrapporterte uønskede hendelser	509	394	462
<b>Sikkerhet – fornøyelsesinnretninger</b>			
Nye / avsluttede driftstillatelser	66	40	23 / 26
Tilsyn – stedlige/digitale	34	2	4
Dokumenttilsyn	0	2	41
Innrapporterte uønskede hendelser	229	85	193
<b>Markedsovervåking – jernbane</b>			
Mottatte klager innen markedsovervåking	1	2	2
Ferdig behandlede klager innen markedsovervåking	2	1	1
<b>Regelverksarbeid – alle områder</b>			
EU-rettsakter implementert	0	0	37
Utkast EØS-posisjonsnotater etter bestilling fra SD	8	10	3
Større regelverksarbeider ferdigstilt	8	0	3
<b>Int. arbeid – representasjon i grupper (møterekker)</b>			
Jernbanesikkerhet og -samtrafikk / markedsovervåking / taubane / fornøyelsesinnretning	34 / 9 / 7 / 1	36 / 9 / 5 / 3	37 / 11 / 5 / 3

## 2.4 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter



Tabell 3 viser fellesstatlige administrative og økonomiske indikatorer for SJT de siste fire år.

Økonomiske referanseindikatorer	2018	2019	2020	2021
Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	1 069 202	1 116 866	1 071 634	1 083 712
Totalutgift per årsverk (KPI2)	1 584 309	1 684 196	1 587 100	1 569 432
Lønnsutgiftsandel (KPI3)	67,5 %	66,3 %	67,5 %	69,1 %
Andel administrative utgifter (KPI4)	18,6 %	20,1 %	25,4 %	28,0 %
Andel administrative utgifter per årsverk (KPI5)	295 352	352 934	402 798	439 402

### KPI 4: Andel administrative utgifter

Som følge av betydelig økte utgifter til juridisk bistand i forbindelse med ankesaken i lagmannsretten, samt ikke budsjetterte utgifter til IKT-utstyr, ble andelen administrative utgifter 1,3 prosentpoeng høyere enn budsjettert og 2,6 prosentpoeng høyere enn tilsvarende periode i 2020.

## 2.5 Administrative nøkkeltall

Tabell 4 under viser administrative nøkkeltall som utgjør grunnlaget for informasjon om SJT på Direktoratet for økonomistyrings nettside <https://statsregnskapet.dfo.no/>

Nøkkeltall	2018	2019	2020	2021
Ansatte (faste og midlertidige)	65	67	71	78
Antall planlagte årsverk (faste og midlertidige)	Ikke beregnet	62,6	69,0	69,7
Antall utførte årsverk (faste og midlertidige)	58,8	55,1	60,2	62,9
Samlet tildeling post 01-99 i NOK	96 764 000	99 333 000	100 891 000	103 072 000
Utnyttelsesgrad post 01-29 (%)	96,3 %	93,5 %	94,6 %	95,8 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	93 148 260	92 849 700	95 479 930	98 780 061
Personalkostnader (lønn og sosiale kostnader)	62 869 090	61 572 844	64 469 472	68 208 824
Personalkostnader i % av driftsutgifter	67,5 %	66,3 %	67,5 %	69,1 %
Reiseutgifter per årsverk (konto 71) i NOK	48 590	48 303	13 353	7 459
Konsulentutgifter i NOK	9 603 192	5 519 099	9 029 994	6 269 274
Konsulentutgift andel av driftsutgifter (%)	10,3 %	5,9 %	9,5 %	6,4 %

## 2.6 Effektiviseringstiltak

En ny digital versjon av søknadsskjema for driftstillatelse for fornøylesinnretninger ble utviklet i 2021. Vi har lagt vekt på at den oppdaterte versjonen av skjemaet har mer innebygd veiledning, noe som i sin tur vil føre til en høyere andel av søknader har tilstrekkelig dokumentasjon første gang de sendes inn. Gevinsten for oss vil være mindre arbeid med å hente inn supplerende dokumentasjon, noe som igjen vil gi kortere saksbehandlingstid.



## 3.1 Oppsummering

### Sikkerhet og sikring på jernbane, taubane og i fornøyelsesinnretninger

Utgangspunktet for vårt tilsyn med sikkerhet og sikring er behandling av søknader om sikkerhetsattest og lisens fra jernbanevirksomheter og søknader om driftstillatelse fra virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretning. I behandlingen av søknader vurderes virksomhetenes sikkerhetsstyringssystemer mot regelverk. Virksomheter som tilfredsstillt kravene, får drifte, og de inngår i våre tilsynsprogrammer. Behandlingen av søknader fører til en dialog mellom søkeren og SJT som kan øke forståelsen for og etterlevelsen av regelverket hos søkeren.

Jernbanevirksomhetene må søke om å fornye sikkerhetsattesten minst hvert femte år, i tillegg til utvidelser av tillatelse for kjørestrekninger. I tillegg søker jernbanevirksomhetene om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy. Lokførere må ha lokførerbevis utstedt av oss.

Virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretninger skal søke om tillatelse når de vil utvide sine anlegg og innretninger. Taubanevirksomhetene må ha driftsledere med godkjent driftsledersattest fra oss. De er også pålagt å dokumentere tekniske kontroller regelmessig.

For virksomheter som får innvilget sikkerhetsattest eller driftstillatelse krever regelverket at alle typer uønskede hendelser (UH) rapporteres til oss. Innholdet i enkeltrapporter følges opp hvis sikkerhetsmessige analyser tilsier behov for det. Ellers inngår UH-rapportene i vår database, og de danner grunnlaget for risikobaserte tilsynsprogrammer. Tilsvarende følger vi opp bekymringsmeldinger fra publikum, varsler fra ansatte og tilrådninger fra Statens havarikommisjon.

Vi påser at virksomhetene arbeider systematisk og proaktivt slik at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes, og forbedres i den grad det er nødvendig. For jernbanevirksomheter skal vi også påse at de arbeider tilsvarende med sikring for å unngå tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem.

Program for tilsynsaktiviteter er basert på en årlig vurdering av risiko knyttet til virksomhetene og bransjene. Grunnlaget for risikobildet er erfaringer fra behandling av søknader, UH-statistikk, resultater fra tidligere tilsyn, kalendertid siden forrige tilsyn, samt bekymringsmeldinger, varsler og tilrådninger. For jernbanen er antall kjørte kilometer og type transport også en del av grunnlaget.

Risiko- og sårbarhetsanalyser for samferdselssektoren, som ligger til grunn for Samferdselsdepartementets strategi for samfunnsikkerhet, supplerer våre egne risikoanalyser av jernbanebransjen.

### Velfungerende jernbanemarkeder

Som uavhengig markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet skal vi arbeide for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår. Rollen og oppgavene våre som markedsovervåker følger av EU-regelverk som er innført i Norge.

Tre av de viktigste oppgavene er å påse at regelverket følges slik at markedsaktørene får tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på like vilkår. Vi er klageorgan for aktører som mener seg diskriminert, forskjellsbehandlet eller krenket og initierer selv behandling av saker om mulig uønsket markedsutvikling.

I tillegg skal vi etter anmodning vurdere direktetildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting og avgjøre om nye kommersielle persontransporttjenester vil kunne skade den økonomiske likevekten i eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting. Vi rapporterer markedsdata årlig til EU-kommisjonen innenfor rammen av overvåkingen av jernbanemarkedet.

Vi samarbeider med andre markedsovervåkingsorgan i EØS i konkrete saker og om å utvikle felles prinsipper og praksis. Vi har derfor et omfattende internasjonalt samarbeid gjennom ulike arbeidsgrupper i EU/EØS. Vi er delaktig i regelverksarbeid fra utvikling til innføring og veiledning innenfor markedsovervåkingsområdet både i EU/EØS og nasjonalt.

## Oppsummering av måloppnåelse for 2021



De fleste planlagte aktiviteter er gjennomført, men med de begrensningene nasjonale smitteverntiltak har medført. Vår vurdering er at det er god sikkerhet, sikring og samtrafikkevne på jernbane, trikk og T-bane, god sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger. I jernbanemarkedet er det utfordringer knyttet til hvor godt det fungerer som følge av mangelfull etterlevelse av regelverk om like vilkår, høy markedskonsentrasjon (få markedsaktører) og betydelige etableringsbarrierer.

### Utvikling for styringsparametere

Tabell 5 under viser utviklingen for våre nye styringsparametere gjennom året. Tallene er kommentert under

Styringsparametere	Rapportering							
	2018	2019	2020	M-21	T1-21	T2-21	2021	
<b>Tilfredsstillende sikkerhetsnivå</b>								
<b>Aktørene innen jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane driver sikkert</b>								
<b>Alvorlige hendelser:</b> Antall ulykker og andre alvorlige hendelser på jernbane, (fornøyelsesinnretninger og taubaner) (dødsulykker, ulykker og alvorlige tilfeller)	TOG	1334	999	867	<900	275	561	761*
	Trikk/T-bane		38	24	<34	2	3	15
	TOG		9		<9	10	10	31
<b>Avdekte alvorlige brudd:</b> Antall avdekte alvorlige brudd på regelverk på jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane	TAU		54		<54	6	39	20
	FIN		23		<23	0	1	8
	TAU	-	509	384	(+10%)	445	450	476
	FIN	-	229	85	(+10%)	6	155	198
<b>Innrapporterte hendelser:</b> Antall hendelser innrapportert innen taubane og fornøyelsesinnretninger	TOG							
	TAU							
	FIN							
<b>Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering:</b> Aktørenes selvevaluering av kompetansenivå og regelverkskjennskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen.	TOG							
	TAU							
	FIN							
<b>Samfunnssikkerheten på jernbanen er god</b>								
<b>Avvik sikring:</b> Antall avdekte alvorlige mangler innen beredskap knyttet til klimatilpasning, informasjons- og IKTSikkerhet, og sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner	TOG		5	12	<12	3	4	8
<b>Jernbanesystemet fungerer som forventet (Tillatelser i henhold til TSI'er)</b>								
Antall kjøretøy som hvert år har fått tillatelse til å ta i bruk ny ETCS-ombordutrustning	TOG	5	30	30		9	23	41
Andel (%) av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS	TOG	2	2	2		2	2	2
Antall tillatelser hvert år som gjelder å ta i bruk ny stasjon eller ombygd del av stasjon der tilgjengeligheten er i henhold til TSI-PRM	TOG	1	0	2		2	2	6
Antall jernbanekjøretøy bygd helt i henhold til TSI-LOC og PAS som hvert år har fått tillatelse til bruk i Norge	TOG	0	0	2		4	0	4
<b>Velfungerende jernbanemarkeder</b>								
<b>Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår</b>								
<b>Avdekte alvorlige brudd:</b> Antall avdekte brudd på regelverk som vurderes som alvorlige	TOG					25	25	28
<b>Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester</b>								
<b>Risikobildet:</b> Det rapporteres iht til risikobildet og som en kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer	TOG					Kvalitativ rapportering under delmål 2.2		
<b>Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering:</b> Aktørenes selvevaluering av kompetansenivå og regelverkskjennskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen.	TOG					Kvalitativ rapportering under delmål 2.2		

relevante avsnitt i kapittel 3.2.

Resten av dette kapittelet inneholder detaljert rapportering i henhold til tildelingsbrevets mål og prioriteringer.

## 3.2 Aktiviteter og resultater innenfor hovedmål 1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

### 3.2.1 Delmål 1.1 «Aktørene innen jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane driver sikkert»

#### 3.2.1.1 Jernbane

#### Sikkerhetssertifikater og lisenser

Tabell 2 i kapittel 2 viser antall nye, fornyede og utvidede sikkerhetssertifikater og lisenser utstedt på jernbanen gjennom året. Vi skiller mellom sikkerhetssertifikat del A (norske selskaper) og sikkerhetssertifikat del B (norske





selskaper og utenlandske selskaper i Norge).

Vi innvilget ny lisens og nytt sikkerhets sertifikat del A og B til OnRail, og nytt sikkerhets sertifikat del B til Railcare AB. Vi har dermed fått to nye aktører i Norge for transport av gods på jernbane. Flere sentrale aktører på norsk jernbane har sikkerhets sertifikater som nærmere seg utløpsfristen på fem år, og vi har fra flere aktører fått et oppdatert grunnlag for å vurdere sikkerhetsstyringen.

Gode prosesser og samspill med infrastrukturforvalter, for å verifisere at ny infrastruktur og signalsystem trygt kan tas i bruk, er viktig for raskt å kunne se effektene av tunge investeringer på jernbanen. I tillegg til større prosjekter som for eksempel Follobanen, Drammen-Kobbervikdalen og ERTMS-prosjektet, har enkelte søknader skilt seg ut som viktige å prioritere. For eksempel fikk brann i sikringsanlegget ved Sandefjord stasjon 27. juli store konsekvenser for trafikken på Vestfoldbanen. Vi prioriterte her melding og søknad om tillatelse til å ta i bruk nytt midlertidig sikringsanlegg for å få trafikken i gang så raskt som mulig.

Vi ba i oktober Bane NOR om å bekrefte om sikkerheten for eksisterende spor i Moss er ivarettatt. Bakgrunnen er nye geotekniske opplysninger om grunnforholdene knyttet til anleggsfasen ved bygging av nye spor i Moss. Vår oppfølging her har resultert i mer konkret oppfølging av risiko fra Bane NOR for eksisterende spor i Moss og gjort det klarere når stans av trafikken er påkrevd ved bevegelser i grunnen.

Vi mottok i siste del av året 400-500 søknader om unntak fra regelverket knyttet til usikrede planoverganger. Bane NOR har oppdaget at det er utfordrende å overholde krav til at hastigheten må tilpasses siktforholdene (slik at veifarende kan passere med tilstrekkelig tidsmargin) i eksisterende ruteplan. Utfordringen gjelder et større antall planoverganger som er uten bevokning eller veisikringsanlegg. Vi har fulgt opp Bane NORs håndtering tett for å få klart for oss hvordan sikkerheten ivaretas. Søknadene som er mottatt inneholder bruk av kompensierende tiltak for sikkerhet ved usikrede planoverganger. Dette vil være en midlertidig løsning inntil en varig løsning med signal eller planfri kryssing kommer på plass. Å behandle disse søknadene vil kreve mye ressurser i 2022.

Det har gått ti år siden vi utstedte de første førerbevisene i henhold til førerforskriften. Vi er forberedt på å motta et stort antall søknader om fornyelse av førerbevisene i 2022 og noen år fremover. Gjennom søknadsbehandling om fornyelse vil vi få verifisert at vilkårene for å utøve den sikkerhetsfunksjonen som lokførerne utgjør, er til stede over tid.

Vi har i 2021 arbeidet med forberedelser knyttet til å gjennomføre EUs fjerde jernbanepakke i norsk rett. Vi skal være klare for nye tillatelsesprosesser for kjøretøy og sikkerhets sertifikat når nytt regelverk trer i kraft.

## Tilsyn sikkerhet og sikring

Tilsynsprogrammet for sikkerhet og sikring på jernbanen ble gjennomført som planlagt, med noen mindre endringer, som alle ble vurdert å være akseptable. Det var prioritert noen gjennomgående temaer for tilsynene, basert på tidligere erfaringer:

- Risikostyring
- Kompetanse
- Forebygging av storulykker
- Vedlikehold
- Kompetanse
- Endringer i jernbanen

Vi ser nå effekten av våre tilsyn ved at det blir rapport flere uønskede hendelser knyttet til tekniske forhold ved infrastruktur og kjøretøy. Vi antar at rapporteringen har gitt virksomhetene bedre kunnskap i å forebygge slike hendelser. Samtidig får vi bedre innsikt i utfordringer med sikkerhet på området, og vi kan prioritere temaer for tilsyn enda bedre.

Virksomhetene rapporterer flere uønskede hendelser. Generelt erfarer vi likevel gjennom tilsyn at det fortsatt gjenstår en del arbeid med den systematiske oppfølgingen av hendelsene. Dette gjelder for eksempel overvåking av utvikling, gjennomføring av tiltak for å lukke hendelser som forhindrer gjentagelse og bruk av de erfaringene som hendelsene gir til å oppdatere for eksempel risikovurderinger.

Innen sikring har vi prioritert tilsyn med jernbaneforetakene i større grad enn i fjor, hvor infrastrukturforvaltere var prioritert. Tilsynene har vist at aktørene ikke prioriterer systematisk sikringsarbeid tilstrekkelig høyt. Vi har veiledet flere virksomheter enkeltvis om krav i sikringsforskriften for å øke forståelsen for hvilken betydning sikringsarbeidet deres har for jernbanesektoren. I tillegg har vi publisert veiledere om sikring og informasjonssikkerhet på nettsiden vår.



## Styringsparameter; Alvorlige hendelser<sup>1</sup>

På jernbanen har det vært færre innrapporterte alvorlige hendelser enn i referanseåret 2020 (se tabell 5 kapittel 3.1). Blant annet er det færre hendelser knyttet til avsporing.

Ulykker ved planoverganger er blant de dominerende ulykkesårsakene på jernbanen. Antallet hendelser på planovergang har økt litt siden 2020, men antallet har gått ned sammenliknet med 2019. Antallet innrapporterte hendelser på usikrede planoverganger bekrefter at det er viktig å sikre at planovergangene er tilrettelagt for sikker passering for å oppnå et akseptabelt sikkerhetsnivå. Bane NOR har, som nevnt over, på eget initiativ satt i verk tiltak for å bedre sikkerhetsnivået på de usikrede planovergangene. Vi følger opp dette, både gjennom tilatelsesprosesser og tilsyn.

For trikk og T-bane er antallet alvorlige hendelser nesten halvert siden 2020 og mer enn halvert siden 2019. Vi antar at dette har sammenheng med at det har vært vesentlig færre mennesker ute i pandemiperioden, og dermed færre passasjerer.

## Styringsparameter; Avdekte alvorlig brudd

Vi avdekket i 2021 totalt 57 avvik fordelt på 20 tilsyn. Om lag halvparten, 31, av avvikene var alvorlige, og kategorisert som avdekte alvorlige brudd. De fleste av disse ble avdekket under systemrevisjoner.

De fleste alvorlige avvikene avdekket vi hos nye og mindre jernbaneaktører, men vi har også avdekket alvorlige avvik hos Bane NOR ved revisjon av sikkerhetsstyringen av vedlikehold. Mange av avvikene handler om manglende registrering og oppfølging av uønskede hendelser internt og rapportering til oss. Vi har i tillegg avdekket mangler blant annet når det gjelder

- utarbeidelse og oppdateringer av risikovurderinger
- vurderinger i forbindelse med kjøring uten virksom ATC
- opplæring av førere og ombordpersonell
- beskrivelse av etablerte barrierer mot at enkeltfeil skal føre til hendelser (enkleffilprinsippet)
- etablering av sikkerhetsmål
- mangelfull styring av vedlikehold

Under tilsyn med sikring har vi avdekket åtte alvorlige avvik. Ett av disse avvikene er omfattende og viser manglende styring på sikringsområdet til en aktør.

Videre har vi avdekket mangelfull styring av leverandører med betydning for sikring hos flere virksomheter, særlig innen informasjonssikkerhet. Det gjelder styring av både eksterne og interne leverandører.

Effekten av tilsyn er at regelverket etterleves i større grad og at sikkerhetsnivået øker hos virksomhetene. Erfaringene tas med videre til kommende tilsynsprogram.

### 3.2.1.2 Taubaner

#### Tillatelser

Det har i 2021 vært mye utbygging av taubaner i skianlegg. Vi har behandlet søknader om skitrekk og stolheiser, og vi har lagt til rette for at søknadene ble ferdigstilt raskt for at bransjen kunne ha drift fra den viktige sesongstarten i desember.

Vi har behandlet søknad om driftstillatelse for den ombygde Ulriksbanen og for den nye romsdalsgondolen i Åndalsnes i Rauma kommune. Romsdalsgondolen transporterer turister fra havnivå og opp til fjellstasjonen. Banen er viktig for turistnæringen i regionen. Driftstillatelsen ble gitt 28. mai, rett før planlagt åpning. I denne saken har det vært avgjørende at vi etterspurte nødvendig dokumentasjon tidlig i prosessen og at vi ga løpende veiledning og ga rask respons.

Vi har i 2021 fulgt opp at en eldre taubane som ikke er i bruk, og ikke har virksom tillatelse, er fjernet av eieren etter pålegg fra oss. Ulemper og risiko ved å ha en gammel konstruksjon stående er dermed borte ved at vi har krevd at terrenget skulle tilbakeføres til den opprinnelige tilstanden.

<sup>1</sup> Styringsparameteren alvorlig jernbanehendelse inkluderer både ulykker og tilløp til ulykker. Kategorien jernbaneulykker føres som egen kategori i ulykkesstatistikk fra SJT.



Tilsynsprogrammet er gjennomført som planlagt. Vi har prioritert tilsyn med temaene vedlikehold og spesielle inspeksjoner av utmattingsbelastede komponenter, noe som har resultert i bedre sikkerhet.

Før tilsynene med spesielle inspeksjoner har vi gjennomført digitale veiledningsmøter med aktørene som har fått varslet tilsyn. Dette har blitt godt mottatt av bransjen. Tilsynene avdekket mange avvik, og temaet vil bli fulgt videre både i form av tilsyn og i veiledning om regelverkets krav.

## Regelverksarbeid

På bakgrunn av en evalueringsrapport av forskrift om taubaner som ble sendt til Samferdselsdepartementet i 2020, sendte vi foreslåtte endringer i forskriften på høring i 2021. De vesentligste forslagene til endringer i forskriften er å fjerne kravet om at driftsleder skal være sertifisert, at krav til driftsleder tydeliggjøres i en ny bestemmelse, innføring av et krav til akseptabelt sikkerhetsnivå i en ny bestemmelse og at kravene til sikkerhetsstyrings-systemet tydeliggjøres. Høringsuttalelsene vurderes fortsatt.

## Styringsparameter; Avdekte alvorlig brudd

Vi har avdekket at en rekke taubaner ikke har gjennomført uavhengige spesielle inspeksjoner. Av 29 virksomheter som har fått pålegg om å gi opplysninger om gjennomføring av spesielle inspeksjoner, varslet vi stans hos 14 virksomheter som ikke hadde gjennomført spesielle inspeksjoner. Åtte av disse anleggene ble stanset, og de vil ikke bli åpnet før vi har mottatt tilfredsstillende dokumentasjon på at spesielle inspeksjoner er gjennomført. Noen taubaner hadde heller ikke nødvendig sikkerhetsstillelse. Vi krever at virksomhetene retter opp i disse forholdene før driften kan starte opp igjen. I tillegg fikk 15 virksomheter varsel om tilbakekall av driftstillatelsen fordi de ikke har godkjent driftsleder, noe de må ha for å ha driftstillatelse.

## Styringsparameter; Innrapporterte hendelser

Virksomheter med taubaner har rapportert flere uønskede hendelser i 2021 enn i 2020 (se tabell 5 kapittel 3.1). Det er noen få virksomheter som står for over 80 prosent av alle innrapporterte hendelser. Det er fortsatt for få aktører som rapporterer uønskede hendelser systematisk.

### 3.2.1.3 Fornøyelsesinnretninger

## Tillatelser

Det omfattende verifikasjonsarbeidet fra 2019 og 2020 er avsluttet i 2021. Dette omfattet alle innretninger som hadde driftstillatelse på grunnlag av tidligere regelverk, unntatt høydeparker. Sluttresultatet er en gjennomgått portefølje der virksomhetene som fortsatt har tillatelse til drift, etterlever krav i gjeldende regelverk. Et lite antall virksomheter har ikke innfridd kravene i denne prosessen, og har ikke lenger driftstillatelse.

Vi har forbedret innholdet på nettsidene for å informere brukere om søknadsprosessen om hvordan de kan oppnå driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger. Vi har også produsert informasjonsfilmer for søkere og innehavere av driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger. Dette antar vi bidrar til bedre etterlevelse av regelverket og raskere søknadsprosesser. En sentral del av forbedringsarbeidet er at vi har utviklet et nytt digitalt søknadsskjema som legger til rette for å bevisstgjøre søkeren om hva som kreves for å levere en komplett søknad klar for saksbehandling. Dette veiledningsprosjektet har avdekket at behovet for veiledning og tilrettelegging for bransjene innen fornøyelsesinnretninger er større enn først antatt, så prosjektet videreføres med flere tiltak i 2022.

Vi har etablert kontakt med Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB) for å opprette en samarbeidsavtale. Det oppstår jevnlig spørsmål om innretninger i grenseflaten mellom SJTs og DSBs ansvarsområde. En god dialog mellom myndighetene er viktig for at ulike typer innretninger og tilbud til publikum følges opp av rette myndighet.



Tilsynsprogrammet er gjennomført som planlagt. Vi har gjennomført et større antall (41) dokumenttilsyn innen fornyelsesinnretninger i 2021 for å følge opp uavhengige tekniske kontroller. Vi har også fulgt opp alle fornyelsesinnretninger når det gjelder gyldig sikkerhetsstillelse. Begge disse områdene er viktige når det gjelder å ivareta sikkerhet for brukere.

I 2021 har vi prioritert høyt å avslutte verifikasjonsarbeidet. Dette gir god oversikt over aktørenes sikkerhetsstyring, og gir tilsvarende effekt som et større dokumenttilsyn. Vi har gjennomført noen ordinære stedlige tilsyn og fulgt opp enkelte bekymringsmeldinger.

Vi følger opp bekymringsmeldinger, og vurderer ulike virkemidler for å få oversikt og sikre at aktørene har kontroll på uakseptabel risiko. På bakgrunn av en bekymringsmelding har vi gjennomført ett uanmeldt tilsyn. Vi avdekket ikke alvorlige mangler, men uavhengig av funn er vår erfaring at uanmeldte tilsyn har en forebyggende effekt i bransjen ut over den enkelte aktøren.

Vi har gjennomført tematisk veiledning om kravene i regelverket for bransjen, og dette vil være et viktig verktøy for å oppnå bedre etterlevelse også i kommende periode.

## Regelverk

På bakgrunn av en evalueringsrapport av forskrift om fornyelsesinnretninger som ble sendt til Samferdselsdepartementet i 2020, sendte vi foreslåtte endringer i forskriften på høring i 2021.

De vesentligste forslagene til endringer i forskriften er å fjerne kravet om driftsleder og tydeliggjøre kravene til sikkerhetsstyringssystemet. Høringsuttalelsene er fortsatt under vurdering.

## Styringsparameter; Avdekte alvorlig brudd

Oppfølging av sikkerhetsstillelse førte til at åtte tillatelser ble trukket tilbake. I tillegg avdekket vi manglende sikkerhetsstillelse hos flere virksomheter, men dette har blitt rettet opp i.

Ved å følge opp om uavhengige tekniske kontroller er gjennomført, har vi vedtatt stans ved én virksomhet. Dette innebærer at virksomheten kan starte opp igjen når avviket er korrigert og dokumentert for oss.

## Styringsparameter; Innrapporterte hendelser

Vi har mottatt dobbelt så mange innrapporterte uønskede hendelser i 2021 som i 2020.

Dette er en gledelig utvikling, men det er noen få virksomheter som rapporterer inn over 60 prosent av det totale antallet innrapporterte hendelser. Det er fortsatt nødvendig å øke rapporteringen fra virksomhetene, slik at både vi og bransjen får en god oversikt over utfordringer med sikkerheten. Denne erfaringen vil vi ta med oss når vi skal planlegge tilsyn og veiledning.

## Styringsparameter; Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering

Vi arbeider fortsatt med å utvikle denne styringsparameteren som er ny fra 2021, og i det videre arbeidet vårt vil vi utarbeide målemetode og resultatkrav. Vi anbefaler at resultatkravet utformes etter første måling og at kravet utformes som et relativt mål. Det vil si en prosentvis økning i aktørenes selvevaluering av kjennskap og kompetansenivå.

### 3.2.2 Samfunnssikkerheten på jernbanen er god

#### Oppfølging av strategi for samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhet i SJT berører store deler av våre arbeidsområder, som tilsynsaktiviteter, regelverksarbeid og arbeid med å tildele sikkerhetssertifikater og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og infrastruktur.



Gjennom tilsyn og veiledning følger vi opp om jernbanevirksomhetene har etablert effektive styringssystemer for sikkerhet og sikring, inkludert informasjonssikkerhet. Dette innebærer også å verifisere at styringssystemene etterleves i praksis og kontinuerlig forbedres. I siste periode i 2021 har vi ført tilsyn innen sikring, der vi blant annet har lagt vekt på virksomhetens risikostyring av kritiske anlegg, utstyr og funksjoner. Videre har vi sett på virksomhetenes styring av digital sikkerhet for å sikre informasjonsflyten internt i virksomheten og sikker utveksling av informasjon med deres leverandører.

Tilsynsvirksomheten har bidratt til at virksomhetene forbedrer sine styringssystemer for sikkerhet og sikring. Vi har observert at aktørene har gjennomført risikovurderinger av et økt antall IKT-systemer som har betydning for sikkerheten ved togframføring. I flere virksomheter arbeides det aktivt med å gjøre ansatte bevisst på risikoer innen digital sikkerhet, og det gjennomføres en rekke opplæringstiltak. En del virksomheter har forbedret leverandørstyringen gjennom å etablere avtaler som ivaretar krav i jernbanelovgivningen i større grad enn før.

Arbeidet med å utstede sikkerhetsattestater og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og infrastruktur har også betydning for samfunnssikkerhet, spesielt knyttet til IT-sikkerhet og beredskap. Dette kan for eksempel gjelde redundans av systemer og planlegging av beredskap.

Vi har laget en strategi for samfunnssikkerhet som vedlegg til virksomhetsstrategien vår. Dette vil hjelpe oss å sette mål for arbeidet vårt med samfunnssikkerhet, iverksette nødvendig tiltak og kontinuerlig følge opp arbeidet overfor jernbanevirksomhetene.

Vi har foreslått endringer i sikringsforskriften som er sendt på høring parallelt med en ny forskrift om nasjonal beredskap som er sendt på høring av Samferdselsdepartementet. De foreslåtte endringene i sikringsforskriften skal gjøre forskriftskravene tydeligere og presisere gjeldende rett på enkelte områder. Dette omfatter blant annet sikring av informasjons- og kommunikasjonssystemer, beskyttelse av informasjon, taushetsplikt og virksomhetenes ansvar for sikring. Våre forslag til endringene ivaretar prinsippene våre for klarspråk og er samordnet med forslag til ny forskrift om nasjonal beredskap.

Vi har arbeidet med å utrede en mulig varslings- og rapporteringsplikt for tilsiktede uønskede sikringshendelser. Utredningen er ikke ferdigstilt.

## Styringsparameter; Avvik sikring

Vi identifiserte åtte alvorlige avvik i forbindelse med tilsyn knyttet til sikringsforskriften. Avvikene har varierende alvorlighetsgrad og omfang. Utviklingen over tid for denne styringsparameteren vil være en av flere indikatorer for sikkerhetsnivået på det nasjonale jernbanenettet og i jernbanesektoren.

Ett av avvikene var omfattende og gjaldt en virksomhet som hadde manglende styring av sikring, inkludert informasjonssikkerhet. Hos en annen virksomhet avdekket vi alvorlige avvik innen leverandørstyring internt.

### 3.2.3 Jernbanesystemet fungerer som forventet

#### Måloppnåelse, aktiviteter

Vi har mottatt søknader om å ta i bruk nytt signalsystem, ERTMS, både langs sporet og i kjøretøy med ny ombordutrustning. Vi har i 2021 gitt et større antall tillatelser til test i blandet trafikk av kjøretøy med ny ombordutrustning, som gir grunnlag for endelig tillatelse til å ta i bruk ny ombordutrustning. Andelen av jernbanenettet der ERTMS er tatt i bruk er to prosent, men dette vil øke så snart større utbyggings- og søknadsprosesser for nye strekninger med ERTMS ferdigstilles. Vi legger i saksbehandlingsprosessene til rette for å bidra til effektiv utrustning av ERTMS, som i likhet med andre tillatelser er basert på krav i TSI-er og styrker samtrafikkvevnen.

Vi har gitt tillatelse til fire av de åtte nye togsettene til Flytoget som er helt i henhold til TSI Loc&Pas. De fire andre togsettene har fått tillatelse til test i blandet trafikk. Overensstemmelse med krav i TSI-er bidrar på den måten til at jernbanen fungerer som forventet. I tillegg styrkes også sikkerheten på jernbanen, ettersom krav i TSI-er implisitt er en innføring av omforente europeiske tekniske løsninger i ulike delsystemer.

I 2021 har vi også gitt tillatelse til seks stasjoner der krav i TSI-PRM er overholdt. Dermed har universell utforming gitt bedre tilgang for publikum.



## Styringsparameter; Antall kjøretøy som hvert år har fått tillatelse til å ta i bruk ny ETCS-ombordutrustning

Vi har gitt 41 tillatelser til ombygging av ombordutrustning. De fleste er tillatelser til test i blandet trafikk, og utrolingen av ERTMS går i jevnt tempo.

## Styringsparameter; Andel (prosent) av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS

Vi har arbeidet mye med meldinger og søknader som legger deler av grunnlaget for nye ERTMS-strekninger. Andelen av jernbanenettet som er utbygd med ERTMS er to prosent, men andelen vil øke når de nye strekningene som er i en prosess med utbygging og søknad får tillatelse til å bli tatt i bruk.

## Styringsparameter; Antall tillatelser hvert år som gjelder å ta i bruk ny stasjon eller ombygd del av stasjon der tilgjengeligheten er i henhold til TSI-PRM

Vi har gitt seks nye tillatelser for stasjoner som fyller krav til universell utforming.

## Styringsparameter; Antall jernbanekjøretøy bygd helt i henhold til TSI Loc&Pas som hvert år har fått tillatelse til bruk i Norge

Det er sjelden vi behandler tillatelser for kjøretøy som er så nylig designet at de er tiltenkt å fylle alle gjeldende krav i TSI-er. I 2021 fikk fire av åtte nye flytog fra spanske CAF tillatelse i den kategorien, og de fire andre flytogsettene har fått tillatelse til test i blandet trafikk.

## 3.3 Aktiviteter og resultater innen hovedmål 2 Velfungerende jernbanemarkeder

### 3.3.1 Delmål 2.1 Aktørene har tilgang til spor og tjenester

#### Måloppnåelse og aktiviteter

For jernbaneforetak er det viktig at infrastrukturavgiftene som de betaler til Bane NOR for bruk av spor er i tråd med reglene i jernbaneforskriften og gir aktørene tilgang på like vilkår. Avgiftene skal også gi incentiver til å utnytte infrastrukturen effektivt. Gjennom hele 2021 har vi vært i dialog med Bane NOR om at de utvikler en ny beregningsmetode for avgifter, basert på direkte kostnader, som skal gi avgifter i samsvar med reglene i jernbaneforskriften og forordning (EU) 2015/909. Sistnevnte ble i juli 2021 fastsatt som nasjonal forskrift. Bane NOR har kommet med flere forslag til endringer i beregningsmetoden. Vi har gitt innspill om faglige bekymringer for metodevalg og -beskrivelse. Bane NOR har etter dette utsatt å innføre nye avgifter, og dialogen vil derfor fortsette i 2022.

I 2021 ble det gjennom endringer i jernbanelovgivningen åpnet opp for å etablere nye kommersielle jernbanetransporttjenester i Norge. Vi skal vurdere om slike nye tjenester skader økonomien i allerede eksisterende offentlige tjenester dersom det anmodes om det. I 2021 har vi utviklet en beregningsmetode og retningslinjer for hvordan slike økonomiske likevektsvurderinger skal gjøres. Vi har også laget digitalt veiledningsmaterieil om etablering av nye tjenester og om vurderingsmetoden vår. Vi har også laget et digitalt meldeskjema for nye tjenester, som nå testes av aktørene. Vi legger til grunn at disse aktivitetene har bidratt til at bransjen er bedre kjent med både regelverket om etablering av slike tjenester og vår metode for å vurdere økonomiske virkninger av tjenestene.

Vi er klageorgan for aktører som opplever seg diskriminert eller krenket. Vi kan også ta opp og fatte vedtak i saker på eget initiativ. I 2021 har vi behandlet flere saker, blant annet om infrastrukturavgifter, tilgang til serviceanlegg og allokering av infrastruktur. Vi har også brukt betydelige ressurser til å forberede og gjennomføre en ankesak i lagmannsretten knyttet til vedtaket vårt om påslag på infrastrukturavgifter etter klage fra Flytoget. Vi har også vurdert og undersøkt flere henvendelser fra ulike markedsaktører, som ikke er formelle klager, om bekymringer knyttet til markedsmessige forhold.



Vi har behandlet en klage fra Flytoget om manglende tilgang til stasjonstjenester/arealer på Oslo S i forbindelse med endringer i sporbruk knyttet til påkobling av Follobanen. Vi påla Bane NOR å innfri Flytogets krav om ny plassering for flytogterminalen innen 20. juli 2021 i tråd med hensynet bak reglene i jernbaneforskriften om tilgang til serviceanlegg. Pålegget i vedtaket er nå oppfylt.

I juli mottok vi en ny klage fra Flytoget om at en tilleggsavtale til trafikkavtalen som er inngått med Jernbanedirektoratet for første halvår 2021 er konkurransevridende og fører til en uønsket markedsituasjon. Flytoget viser spesielt til kompensasjonstaket som er satt for Flytoget, men ikke de andre selskapene. Vi har pålagt direktoratet å gi nærmere opplysninger om tilleggsavtalene og beregning av vederlag med videre. Saken er fortsatt til behandling hos oss.

## Styringsparameter; Avdekte alvorlige brudd

SJT har etablert et internt registreringssystem for identifiserte alvorlige brudd på regelverket basert på mottatte tips, henvendelser, klager og egen markedsobservasjon. Oversikten inneholder både indikasjoner og konkluderte brudd på regelverket vi håndhever. Med «alvorlige» menes brudd som kan ha virkning på markedet. Det høye tallet indikerer at det er behov for håndheving, informasjon og veiledning for å øke etterlevelsen av regelverket.

### 3.3.2 Delmål 2.2 Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester

#### Måloppnåelse og aktiviteter

Vi har i 2021 fulgt tett opp Bane NORs planer om å endre den årlige prosessen for å utarbeide ruteplaner (Time-table redesign/TTR), en prosess som Bane NOR gjennomfører sammen med de andre infrastrukturforvalterne i Railnet Europe (RNE). Fordeling av ruteleier er vesentlig for markedets funksjonsmåte. Sammen med Samferdselsdepartementet har vi også deltatt i EU-kommisjonens arbeidsgruppe under SERAC som vurderer juridiske aspekter ved gjennomføringen av TTR. Det har vært flere arbeidsgruppemøter i 2021, og vi har bidratt med skriftlige innspill til EU-kommisjonens arbeid med gap-analyse. Vi er særlig bekymret for at TTR gir en ruteplanlegging som er mindre tilpasset brukernes markedsbegrep og at det er nødvendig å endre regelverket om å allokere infrastrukturkapasitet før forslaget eventuelt blir gjennomført. Vi samarbeider også tett med de andre markedsobservatørene i Europa i IRG-Rail om dette temaet. Arbeidet med TTR vil fortsette i 2022.

Markedsobservasjon og rapportering til EU-kommisjonen i forbindelse med Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) har gått etter planen og er gjennomført innen gjeldende frister. Det betyr at Norge har oppfylt sine forpliktelser om rapportering til EU-kommisjonen. For å effektivisere og forbedre innsamlingen av data for både jernbanevirksomhetene og oss, arbeider vi med å digitalisere skjema som sendes ut i 2022, for rapporteringen for 2021.

Som markedsobservatør har vi deltatt i diskusjoner og gitt innspill om rammevilkårene for godsnæringen i møte i regi av Samferdselsdepartementet. Vi har pekt på begrensninger i infrastrukturkapasitet og prioritering av persontransport som en vesentlig barriere for godsnæringen.

## Styringsparametre

### Kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer

Vi vurderer om forholdene ligger til rette for virksom konkurranse basert på en kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer.

Vi har identifisert følgende markeder:

- Godstransportmarkedet som omfatter både kombitransport og industritog.
- Persontransport som er delt inn i et kontraktmarked-trafikkavtaler og et marked for tilbringertransport Gardermoen

Overordnet vurdering:

Konkurransen i jernbanemarkedet kan beskrives som begrenset til vesentlig begrenset. Det er høy markedskonsentrasjon med få og markedsledende aktører, samt betydelige etableringsbarrierer.



Begrensningen i konkurransen er delvis en ønsket politisk beslutning. Det gjelder særlig i persontransportmarkedet hvor det i 2021 er besluttet å stanse videre konkurranseutsetting av trafikkpakker.

De viktigste barrierene for etablering og vekst er:

- stordriftsfordeler i produksjon av jernbanetransporttjenester
- begrenset tilgang til spor/infrastrukturkapasitet og jernbanerelaterte tjenester
- mangel på materiell/personell
- juridiske/offentlige reguleringer, for eksempel prioriteringsregler

I 2021 er etableringsbarrierer redusert på enkelte områder som følge av endrede tilgangsbestemmelser/åpning av markedet for kommersielle persontransporttjenester og nye regler om tilgang til serviceanlegg, rammeavtaler med videre. Den fjerde jernbanepakken skal generelt redusere barrierer og øke samtrafikkevnen. I markedet for PSO-kontrakter er etableringsbarrierene økt som følge av at Regjeringen har bedt Jernbanedirektoratet om å stanse videre konkurranseutsetting av trafikkpakker.

## Godstransport (samlet)

Vi vurderer at det er høy konsentrasjon og høye etableringshindringer i markedet for godstransport med jernbane, noe som indikerer at konkurransen i markedet er begrenset og ikke kan betegnes som velfungerende. Samtidig ser vi at markedet beveger seg i riktig retning. Markedskonsentrasjonen er blitt noe mindre de siste årene, og flere aktører har etablert seg. Dette indikerer at konkurranseintensiteten har økt.

## Markedet for transport av passasjerer til/fra Oslo Lufthavn

Vy og Flytoget transporterer passasjerer til og fra Oslo Lufthavn basert på avtale om offentlig persontransporttjenester med Jernbanedirektoratet. I motsetning til Vy mottar ikke Flytoget subsidier eller offentlig støtte for disse tjenestene, men utfører disse på forretningsmessig basis hvor billettinntektene dekker kostnader og investeringer. De to aktørene konkurrerer derfor ikke på like vilkår. Videre er deler av strekningen erklært overbelastet og infrastrukturkapasiteten sprengt. Dette utgjør en barriere for nye etableringer og vekst.

I 2021 har antall passasjerer, og dermed omsetningen på strekningen, vært sterkt påvirket av koronapandemien og pandemiltak. De to aktørene har fått forskjellig tilbud om kompensasjonsordning fra Jernbanedirektoratet på grunn av færre passasjerer under pandemien.

Vi har mottatt to henvendelser fra Flytoget hvor Flytoget hevder at ordningen med tilleggsavtaler i første halvdel av 2021 er konkurransevridende. I desember 2021 mottok vi også en klage på fordelingen av infrastrukturkapasitet på strekningen Drammen-Oslo Lufthavn. Vi fattet også et vedtak etter klage fra Flytoget angående plasseringen av flytogterminalen på Oslo S. Henvendelsen om konkurransevridende kompensasjon og klagen på fordelingen av ruteleier er fortsatt til behandling og dermed ikke avklart.

Samlet sett er det likevel vår vurdering at konkurransen på strekningen er blitt svekket i 2021 og at markedet ikke er velfungerende.

## PSO-kontrakter

I 2021 er det besluttet å stanse Jernbanedirektoratets pågående og planlagte konkurranser om trafikkpakker. Det er også gitt signaler om at Jernbanedirektoratet fremover skal bruke direkte tildeling av kontrakter som hovedregel, men innenfor det reglene i den fjerde jernbanepakken/kollektivtransportforordningen åpner for. Vår vurdering er at det ikke lenger er konkurranse i markedet for PSO-kontrakter, det vil si kontrakter med kompetente myndigheter om å utføre persontransport.

## Regelverkskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering

Vi har også i 2021 gjort en brukerundersøkelse blant jernbaneforetak, infrastrukturforvalter og drivere av serviceanlegg om kjennskap til regler, rettigheter og plikter, klagemuligheter og hva de ønskes mer informasjon og veiledning om. Vi fikk langt færre svar i 2021 enn i 2020, noe som kan skyldes koronapandemien. Resultatene fra 2020 til 2021 viste bedre kunnskap på noen områder, som kjennskap til klagemuligheter, og svakere resultater på andre. Rapporteringen viser at mange ønsker mer informasjon om regelverket om infrastrukturavgifter, fordeling av infrastrukturkapasitet og konkurranse innenfor persontransport, samt om planlagt og vedtatt EU-regelverk.





For at jernbanemarkedet skal fungere tilfredsstillende er det viktig at aktørene forstår regelverket og at det er oppdatert og faglig forankret. Vi har i 2021 bidratt i Samferdselsdepartementets arbeid med å innføre EUs fjerde jernbanepakke og SERA (Single European Rail Area)-direktivet i jernbanelovgivningen.

## Internasjonalt arbeid – samarbeid mellom markedsovervåkerne i Europa

Til tross for pandemien har arbeidsprogrammet for arbeidsgruppene i IRG-Rail stort sett blitt gjennomført etter planen. Det er skrevet en rekke rapporter og notater om blant annet praksis for markedssegmentering og påslag på infrastrukturavgifter, prisfastsettelse på tjenester i serviceanlegg, om billettsystemer, tilgang til serviceanlegg, herunder spor i havner, status TTR med mer. IRG-Rail har også levert sin årlige markedsrapport. Rapporten laget i 2021 hadde spesielt søkelys på hvilken effekt koronapandemien har hatt på utviklingen i jernbanemarkedet i 2020. ENRRB-gruppen (European Network of Rail Regulatory Bodies) har hatt møte to ganger i regi av EU-kommisjonen i 2021. Vi har også fulgt EU-kommisjonens arbeid med blant annet TTR og RMMS i ulike arbeidsgrupper og workshops, og vi har blant annet levert skriftlige innspill til gap-analyse og regelverksarbeid. Hensikten med å delta i det internasjonale arbeidet er å bidra til å utvikle felles praksis og regelverksforståelse i tråd med krav i regelverket og dermed til et fungerende felles jernbanemarked i Europa. Å delta i internasjonalt samarbeid er også viktig for å kunne påvirke i en tidlig fase i regelverksarbeid i EU, og det er en viktig arena for å øke kompetansen vår.

### 3.4 Andre prioriteringer

#### 3.4.1 EØS-arbeidet

Vi jobber effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene for å identifisere saker tidlig som er viktige for Norge og medvirke til at utforming av regelverket blir mest mulig i tråd med norske interesser. Vi vurderer kontinuerlig hvilke internasjonale møter vi skal delta i for å bruke de riktige ressursene på de rette internasjonale aktivitetene. Vi jobber også aktivt i arbeids- og nettverksgrupper, og vi er med på å videreutvikle dialogen mellom tilsynsmyndighetene i EU. Vi har et godt samarbeid med Samferdselsdepartementet for å følge opp saker med politisk dimensjon slik at departementet er informert så tidlig som mulig. Vi arbeider systematisk for å kartlegge EU-praksis som kan innebære endring av regelverk.

EUs fjerde jernbanepakke ble tatt inn i EØS-avtalen 24. september 2021. Vi har gjennomført alle rettsakter som vi har ansvaret for. For markedspilaren, sammen med reglene hjemlet i SERA-direktivet 2012/34/EU, trådte regelverket i pakken i kraft 8. juli 2021. Den tekniske pilaren er også gjennomført i norsk rett, men reglene vil først tre i kraft når alle EFTA-landene har fullført sine nasjonale lovgivningsprosedyrer og EØS-komiteebeslutningen trer i kraft.

Vi har planlagt et helhetlig arbeid i forbindelse med gjennomføringen av den fjerde jernbanepakken i norsk rett. Dette inkluderer opplæring, informasjon og oppdatering av rutiner internt for at de som skal forvalte regelverket har nødvendig kunnskap. Vi har også utarbeidet en kommunikasjonsplan for ekstern veiledning for å gi aktørene den kunnskapen de trenger for å tilpasse seg det nye regelverket.

For å fortsette et godt og forutsigbart samarbeid med ERA inngikk vi tidlig i 2021 en midlertidig samarbeidsavtale og før sommeren en avtale om å delta i Pool of Experts. Et slikt fortsatt godt samarbeid er viktig også for bransjen.

Tabell 5 i kapittel 3.1 viser antall møterekker vi deltar i.

#### 3.4.2 Videreutvikle og styrke veiledningen

Vi arbeider med å videreutvikle og styrke veiledningen av aktørene våre i tråd med strategien vår for 2021-2024. Vi prioriterer å skrive med et klart og brukertilpasset språk. Vi legger også vekt på å utvikle digitale og nettbaserte tjenester med utgangspunkt i brukerens behov. Vi har utviklet og publisert seks filmer som veiledning til virksomheter med fornøyelsesinnretninger. Temaene i filmene er valgt ut for å bidra til større forståelse av krav som stilles for å få en driftstillatelse og krav til sikker drift av fornøyelsesinnretninger. Vi har også utviklet to filmer som beskriver søknadsprosessene for å få sikkerhetsattest og kjøretøyattest etter at EUs fjerde jernbanepakke blir innført. Målet er å bidra til færrest mulig ulemper for de berørte aktørene.

I 2021 har vi gjennomført en omfattende kartlegging av brukerreisen for dem som søker om tillatelse om å drive fornøyelsesinnretninger. Vi har mottatt en rapport med forslag til tiltak for å bedre brukeropplevelsen. Vi har



også fått en ekspertevaluering av nettsidene våre, med forslag til tiltak som vil bedre sidene teknisk og innholdsmessig. Rapportene peker blant annet på at vi bør jobbe med å skrive klarere. Dette har vært et satsingsområde en stund, og vi har tatt dette videre med å sette i gang et arbeid med å forbedre malene våre. Vi har jobbet med flere maler, og disse skal danne grunnlag for videre forbedringsarbeid. Vi har også hatt intern opplæring i klarspråk for nyansatte og diverse interne aktiviteter for å holde kunnskap og engasjement om klarspråk oppe. Vi har gjennomført intern kursing i digital formidling, og ansatte forteller at de mener seg bedre rustet til å holde digitale presentasjoner som resultat av kursingen.

Alle tiltakene har bidratt til å ta inn brukerperspektivet i utviklingen av veiledningsmaterieell på nettsidene våre.

Vi har i 2021 anskaffet og tatt i bruk et nytt verktøy for å kommunisere mer helhetlig og samlet via nyhetsbrev. Vi har nå bedre oversikt over hvor mange som leser nyheter fra oss, og hva slags informasjon som treffer målgruppene best. Verktøyet er tatt i bruk for informasjon om den fjerde jernbanepakken, og vi ser at vi har en høy leverings- og åpningsrate på disse brevene.

SJT-konferansen ble i år gjennomført som et hybrid-arrangement der det var mulig å delta digitalt på deler av programmet. Vi høstet nyttige erfaringer om en slik arrangementsform. I tillegg fikk vi gode tilbakemeldinger om det fysiske programmet. Her la vi opp til større medvirkning fra publikum, noe som ble tatt godt imot, og som også ga merverdi i form av systematiserte tilbakemeldinger for oss.

# 4 Styring og kontroll i virksomheten



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

Fastsatte mål og resultatkrav er i all hovedsak oppnådd. Vi har ikke avdekket vesentlig styringssvikt eller vesentlige feil og mangler. Opplegget for styring og kontroll er ikke vesentlig endret. Vi fikk ingen revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen.

Det ble gjennomført to evalueringer av internkontrollen i 2021. En var rettet spesifikt mot økonomistyringen, den andre mot virksomhetsstyringen generelt. Begge evalueringene ble gjennomført med ekstern bistand. Ingen betydelige svakheter eller avvik ble identifisert. Anbefalte forbedringspunkter på økonomiområdet ble fulgt opp i løpet av året. Anbefalinger for virksomhetsstyringen følges opp med et mindre videreutviklingsprosjekt i 2022.

## 4.2 Risikostyring

Ledelsen gjennomfører en overordnet risikovurdering av virksomhetsplanen ved starten av budsjettåret. Vurderingen oppdateres regelmessig internt, og status rapporteres ved slutten av første og andre tertial som vedlegg til tertialrapport etter oppsettet som fulgte tildelingsbrevet.

Risikoene er håndtert gjennom året med tiltak som reduserer risikoen. Ingen av de uønskede hendelsene som er risikovurdert har inntruffet på en måte som har påvirket måloppnåelsen.

Vi har styrt risikoer knyttet til ressurser i fagavdelingene, blant annet for planlagte veiledningsaktiviteter, gjennomføring av omfattende dokumenttilsyn og interne utviklingsaktiviteter, ved å leie inn midlertidig personell og bruke ansatte fra andre avdelinger.

Risiko knyttet til pandemiltak, blant annet begrensninger i mulighet for stedlig tilsyn og digitale møter i EU/EØS, er håndtert med henholdsvis alternative tilsynsformer og utvidet deltakelse i møter.

Risiko knyttet til jernbanemarked og Bane NORs etterlevelse av regelverket på flere områder er videreført til 2022. Det samme er risiko knyttet til mulighet for at det kommer opp nye anførsler i ankesaken for Lagmannsretten (sak mot Bane NOR). Det vil eventuelt medføre en fare for at noen planlagte aktiviteter må nedprioriteres.

	2017	2018	2019	2020	2021
Totalt antall ansatte		65	67	71	78
Fast ansatte	63	63	64	67	70
Midlertidig ansatte		2	3	4	8
Kvinner	51 %	49 %	50 %	52 %	53 %
Menn	49 %	51 %	50 %	48 %	47 %
Snittalder	48	48	48	47	48
Turnover (fast ansatte)	6,50 %	7,90 %	7,90 %	6,00 %	4,50 %
Sykefravær	5,60 %	6,50 <sup>1</sup>	6,30 %	5,20 %	5 %

<sup>1</sup>Beregningsgrunnlaget ble endret fra 2018.

## 4.3 Bemanning og kompetanse

Tabell 6 viser noen nøkkeltall knyttet til bemanning. Tallene er fra årenes slutt, 31. desember.

Av de 70 faste ansatte jobbet 3 deltid. Det var gjennom året fem fast ansatte som sluttet, herunder to som gikk av med alderspensjon.

### 4.3.1 Utvikling i antall ansatte

Stillingene som ble ledige i løpet av året er besatt med nye faste ansatte. I tillegg er det opprettet to nye faste stillinger. Ved årsskiftet var antallet midlertidig ansatte en del høyere enn foregående år.



Antallet planlagte og utførte årsverk har ikke økt betydelig de siste årene, til tross for økningen i antallet faste og midlertidige stillinger i SJT. Sammenlignet med 2018, siste år før SJTs omorganisering, var det frem til 2021 en økning i antallet planlagte årsverk, utført av faste og midlertidige ansatte, på omtrent fire årsverk. Bemanningen er regulert for å dekke ressursbehovet og behov for ny kompetanse, spesielt innen områdene samfunnssikkerhet, sikring, markedsovervåking og veiledning.

## 5.5 Lærlinger

Høsten 2020 ble SJT godkjent lærebedrift og høsten 2021 fikk vi en lærling på plass i kontor- og administrasjonsfaget. Vi har vurdert om det vil være mulig å ta inn flere lærlinger på samme eller andre fagområder, men fordi vi er en liten virksomhet, har få aktuelle fagområder for lærlinger, og fordi flere av våre driftsoppgaver ivaretas av eksterne samarbeidsparter, er dette for tiden ikke mulig.

## 5.6 Likestilling – styrking av aktivitets- og redegjøringsplikten

Se egen likestillingsrapport i vedlegg 1.

## 5.7 Inkluderingsdugnaden

Av 14 nyansettelser i 2021 ble sju prosent besatt fra målgruppen for inkluderingsdugnaden. SJT har dermed nådd målet om at fem prosent av alle nyansettelser i 2021 skal ha nedsatt funksjonsevne eller hull i CV. Tiltakene som ble innført i 2020 for å nå fem prosent-målet ble videreført til 2021, blant annet:

- å opprettholde en god mangfoldighetserklæring i utlysninger, som justeres ved behov
- å utarbeide behovsanalyser som ikke ekskluderer (tillitsvalgte involveres i utlysninger)
- en nøye vurdering av søkere som er i målgruppen for inkluderingsdugnaden for å sikre at de får tilbud om et intervju hvis de er kvalifiserte (denne søkergruppen gjennomgås først)
- et tilbud til alle ledere om å delta på kurs i mangfoldsrekruttering, som videreføres til kompetanseplanen for 2022 for de lederne som ikke allerede har deltatt

# 5 Vurdering av fremtidsutsikter



Vi har de siste årene sett at den tradisjonelle tilsynsvirksomheten bør utvides med andre virkemidler for å gjøre virksomhetene innen jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger enda bedre i stand til å oppnå og ivareta et tilfredsstillende sikkerhetsnivå. Særlig vil veiledning vektlegges som virkemiddel i stadig større grad, ikke minst for virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger, der regelverket innført i 2017 fortsatt oppleves som krevende for mange virksomheter. Forståelsen bør bli større for å ha et sikkerhets-styringssystem som ivaretar den totale risikoen i virksomheten.

Vi vil fortsette å gjennomføre og styrke ulike typer veiledning på alle våre tilsynsområder. Erfaringene gjennom pandemien er at blant annet digitale veiledningsmøter er kostnadseffektivt for både oss og virksomhetene. Vi kan samle til dels mange virksomheter for målrettet veiledning der alternativet før var fysiske møter som var tids- og kostnadskrevende særlig for mindre virksomheter med lang reisevei og lite ressurser.

Å videreutvikle og styrke veiledningen av aktørene våre er i tråd med strategien for 2021–2024. Vi prioriterer å skrive med et klart og brukertilpasset språk i all skriftlig kommunikasjon. Vi legger også vekt på å videreutvikle digitale og nettbaserte tjenester med utgangspunkt i brukerens behov.

Også tilsyn har til dels endret seg som følge av pandemien. Muligheten for færre fysiske tilsyn gjorde at vi trappet opp antallet dokumenttilsyn. Disse viste seg å være effektive som arbeidsform, og de vil bli videreført som supplement til stedlige tilsyn også uavhengig av pandemien. Vi ser fortsatt behov for å være ute i anlegg, innretninger og jernbanespor, både i forbindelse med tillatelser og tilsyn. De nye tilsynsformene er et supplement som vil bidra til at vi kan nå vårt strategiske mål om effektive tilsyn som fjerner de vesentligste risikoene.

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. Vi skal bidra til FNs bærekraftsmål gjennom å følge opp målene i Nasjonal transportplan om en effektiv reisehverdag og økt konkurransevne og på trafikksikkerhets-området.

For jernbanen venter vi at EØS-komitébeslutningen om Norges tilslutning til den fjerde jernbanepakken vil tre i kraft i 2022. Vi er godt forberedt, men venter at et utvidet samarbeid med Det europeiske jernbanebyrået om tilsyns- og tillatelsesprosesser må finne sin form basert på praktiske erfaringer med den tekniske pilaren i den fjerde jernbanepakken. De neste årene vil vise omfanget av søknader om sikkerhetssertifikater og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy fra virksomheter som skal trafikere over landegrensene. Per i dag vet vi ikke sikkert om søknadsmengden og prosessene vil kreve vesentlige endringer i arbeidsform og ressursbruk.

Utbyggingen av det nye signalsystemet ERTMS på det norske jernbanenettet er et av Norges største digitaliseringsprosjekter, og er et viktig skritt for å modernisere jernbanen og styrke samtrafikkvevnet mellom land i EU/EØS-området. Det er fortsatt en liten andel av det norske jernbanenettet som er blitt utstyrt med ERTMS, men dette vil øke så snart større utbyggings- og søknadsprosesser for nye strekninger med ERTMS ferdigstilles. Vi legger i saksbehandlingsprosessene til rette for å bidra til at ERTMS rulles ut effektivt.

Vi mottok i siste del av 2021 over 400 søknader om unntak fra regelverket knyttet til usikrede planoverganger. Bane NOR har oppdaget at det er utfordrende å overholde krav til at hastigheten må tilpasses siktforholdene (slik at veifarende kan passere med tilstrekkelig tidsmargin) i eksisterende ruteplan. Utfordringen gjelder et større antall planoverganger som er uten bevoktning eller veisikringsanlegg. Søknadene omhandler kompensierende tiltak for sikkerhet ved usikrede planoverganger som skal være en midlertidig løsning inntil en permanent løsning med signal eller planfri kryssing kan innføres. Behandlingen av disse søknadene vil kreve mye ressurser i 2022.

Det har gått ti år siden de første førerbevisene i henhold til førerforskriften ble utstedt, og vi er forberedt på å motta et stort antall søknader om fornyelse av førerbevisene i 2022 og noen år fremover. Gjennom å behandle søknader om fornyelse vil vi få verifisert at vilkårene for å utøve den sikkerhetskritiske funksjonen som lokførerne utgjør, er til stede over tid.

# 6 Årsregnskap Ledelseskommentar



## 6.1 Ledelseskommentar årsregnskapet 2021

### Formål

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

### Bekreftelse

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

### Vurderinger av vesentlige forhold

Samlet disponert tildeling på utgiftssiden er kr 103 072 000 og består av kr 96 754 000 i ordinær bevilgning, kr 1 589 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 4 729 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2020, jamfør note A.

Netto mindreutgift i 2021 på kapittel 1354 post 01, er kr 3 283 000. SJT har søkt departementet om overføring av netto mindreutgift.

Driftsinntekter (inkludert finansinntekter) på kapittel 4354 post 01, utgjør kr 14 691 279, jamfør Bevilgningsrapportering, artskontorrapportering og note 1. Årets inntekter er kr 1 008 721 mindre enn inntektskravet på kr 15 700 000.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har SJT brukt kr 68 208 824 til lønn og sosiale utgifter, jamfør note 2. Dette utgjør 66 % av den disponible tildelingen. Leieutgifter inklusive felleskostnader for lokaler utgjør kr 10 975 951, som tilsvarer 11 % av den disponible tildelingen, jamfør note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2021, kr 2 897 716. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeldsposter på mellomværendet 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 2022.

Oslo, 22. mars 2022

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



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 leverandørreskontro) 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, jamfør bestemmelsene punkt 3.3.2, og spesifikasjon av pliktig regnskapsrapportering, jamfør bestemmelsene punkt 4.4.3, er bokført. Bestemmelsene krever blant annet utarbeiding av kundespesifikasjon og leverandørspesifikasjon. Dette medfører at salgs- og kjøpstransaksjoner bokføres i kontospesifikasjonen på et tidligere tidspunkt enn de rapporteres til statsregnskapet, og innebærer kundefordringer og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.



Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2021							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2021	Merutgift (-) og mindreutgift
1354	Statens jernbanetilsyn	01	Driftsutgifter	A,B	103 072 000	98 780 061	4 291 939
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	4 282 427	
<i>Sum utgiftsført</i>					<i>103 072 000</i>	<i>103 062 489</i>	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2021	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Statens jernbanetilsyn	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og formøyelsesinnretninger		15 700 000	14 691 279	-1 008 721
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	91 872	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeids-giveravgift		0	8 395 259	
<i>Sum inntektsført Folketrygdens inntekter</i>					<i>15 700 000</i>	<i>23 178 409</i>	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						<i>79 884 079</i>	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					17 376 806	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-96 719 860	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-541 026	
<i>Sum rapportert</i>						<i>0</i>	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
Konto	Tekst				31.12.2021	31.12.2020	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-2 897 716	-2 356 690	-541 026

\*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	4 729 000	98 343 000	103 072 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Mer-utgift(-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Mer-utgift(-) / mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter/ mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt**	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp*	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135401/435401		4 291 939		4 291 939	-1 008 721			3 283 217	4 917 150	3 283 217

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

## Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

### Mulig overførbart beløp

Statens jernbanetilsyn har i henhold til R-8/2021 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av årets mindreutgift 4 291 939 kr, men med fradrag av årets mindreinntekt 1 008 721 kr, for kap./post 135401. Netto beløp som er søkt overført til neste års drift er 3 283 000 kr for kap./post 135401.

### Merinntektsfullmakter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2021 ved behandling av prop. 1 S (2020-2021), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap./post 135401 mot tilsvarende merinntekt under kap./post 435401. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen. Statens jernbanetilsyn inngår i nettoordningen for merverdiavgift. I 2021 fikk Statens jernbanetilsyn en mindreinntekt på kr 1 008 721.



## Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2021

	Note	2021	2020
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	14 678 630	15 056 420
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		<i>14 678 630</i>	<i>15 056 420</i>
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	68 208 824	64 469 472
Andre utbetalinger til drift	3	30 571 238	29 481 836
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		<i>98 780 061</i>	<i>93 951 308</i>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>84 101 431</b>	<b>78 894 888</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	12 649	5 335
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		<i>12 649</i>	<i>5 335</i>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	0	1 521 696
Utbetaling av finansutgifter	4	0	6 925
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		<i>-12 649</i>	<i>1 528 622</i>
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>-12 649</b>	<b>1 523 287</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	110 000
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		<i>0</i>	<i>110 000</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>			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		91 872	85 100
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		8 395 259	7 946 039
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		4 282 427	4 679 350
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		<i>-4 204 703</i>	<i>-3 351 789</i>
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>79 884 079</b>	<b>76 956 385</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen**</b>			
		<b>2021</b>	<b>2020</b>
Fordringer på ansatte		0	0
Kontanter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-2 919 190	-2 356 690
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse		0	0
Mottatte forskuddsbetalinger		0	0
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)		21 474	0
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger		0	0
<i>Sum mellomværende med statskassen</i>	8	<i>-2 897 716</i>	<i>-2 356 690</i>

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



## Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2021	31.12.2020
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer m.m. – driftsinntekt	13 380 050	13 874 580
Gebyr for autorisasjon	238 140	191 190
Gebyr for timebaserte tjenester	1 060 440	990 650
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>14 678 630</b>	<b>15 056 420</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>14 678 630</b>	<b>15 056 420</b>

## Særskilt forklaring av sum inntekter fordelt på formål og konti

Post 01	4354 SJT	31.12.2021	31.12.2020
Artskonto	Tekst	NOK	NOK
<b>Taubane:</b>			
3700	Årsgebyr	7 653 900	7 641 110
3702	Driftsledersertifisering	238 140	191 190
3703	Gebyr for øvrige tjenester	307 300	267 480
<b>Fornøyelsesinnretning:</b>			
3700	Årsgebyr	5 726 150	6 233 470
3702	Gebyr for øvrige tjenester	753 140	723 170
3203	Fakturerbart tilsyn	-	-
SUM		14 678 630	15 056 420
<b>Totalt</b>		<b>14 678 630</b>	<b>15 056 420</b>

## Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2021	31.12.2020
Lønn	54 592 578	52 317 094
Arbeidsgiveravgift	8 395 259	7 946 038
Pensjonsutgifter*	6 373 068	6 009 134
Sykepenges og andre refusjoner (-)	-2 630 211	-2 996 263
Andre ytelser	1 478 130	1 193 468
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>68 208 824</b>	<b>64 469 472</b>
Antall utførte årsverk	62,9	60,2

\*Nærmere om pensjonskostnader

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

Premiesats for 2021 er 12,0 prosent. Premiesatsen for 2020 var 12,0 prosent.



### Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2021	31.12.2020
Husleie	10 975 951	10 776 582
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	993 550	548 882
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	12 068	1 279
Mindre utstyrsanskaffelser	1 459 154	275 400
Leie av maskiner, inventar og lignende	4 422 201	1 298 036
Kjøp av konsulent tjenester	6 269 274	9 029 994
Kjøp av andre fremmede tjenester	2 314 181	4 304 951
Reiser og diett	469 495	803 298
Øvrige driftsutgifter	3 655 365	2 443 413
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>30 571 238</b>	<b>29 481 836</b>

### Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2021	31.12.2020
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	12 649	5 335
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>12 649</b>	<b>5 335</b>

	31.12.2021	31.12.2020
<i>Utbetaling av finansinntekter</i>		
Renteutgifter	0	6 925
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>0</b>	<b>6 925</b>

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

	31.12.2021	31.12.2020
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	0	69 995
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	0	1 451 701
<b>Sum utbetaling til investeringer</b>	<b>0</b>	<b>1 521 696</b>

	31.12.2021	31.12.2020
<i>Utbetaling til kjøp av aksjer</i>		
Kapitalinnskudd	0	0
Obligasjoner	0	0
Investeringer i aksjer og andeler	0	0
<b>Sum utbetaling til kjøp av aksjer</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



## Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2021	31.12.2020
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)	0	110 000
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>	<b>0</b>	<b>110 000</b>

## Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2021	31.12.2020
<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

		31.12.2021	31.12.2021	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
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Omløpsmidler</b>				
	Kundefordringer	979 535	0	979 535
	Andre fordringer	0	0	0
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>979 535</b>	<b>0</b>	<b>979 535</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld	-2 963 795	0	-2 963 795
	Skyldig skattetrekk	-2 919 190	-2 919 190	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	21 474	21 474	0
	<b>Sum</b>	<b>-5 861 511</b>	<b>-2 897 716</b>	<b>-2 963 795</b>
	<b>Sum</b>	<b>-4 881 976</b>	<b>-2 897 716</b>	<b>-1 984 260</b>

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