

# Årsrapport 2016



## Visjon:

- Statens jernbanetilsyn sikrer trygghet på skinner, taubaner og fornøylesinnretninger

## Verdier:

### Respekt

- Vi anerkjenner våre tilsynsobjekters kompetanse, og omtaler dem med respekt
- Vi er tydelige i det vi sier og gjør
- Vi er prinsipielle, men ser likevel konstruktive løsninger

### Åpenhet

- Vi er åpne om avgjørelser vi tar og prioriteringer vi gjør

### Uavhengighet

- Vi står for objektivitet og likebehandling, basert på sterk faglig kompetanse
- Vi har integritet, og står for avgjørelser og prioriteringer
- Vi er oppmerksomme på bindinger som kan rokke ved habiliteten



# Innhold

<b>1 Leders beretning</b> .....	4
<b>2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b>	
Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål.....	6
Ansatte og årsverk .....	6
Nøkkeltall .....	6
Organisering.....	7
Kjerneaktiviteter – volumtall .....	7
<b>3 Aktiviteter og resultater</b>	
Rapportering på hovedmål 1: «God sikkerhet og samtrafikkvegne på jernbane og god sikkerhet på trikk og T-bane» .....	8
Rapportering på hovedmål 2: «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøylesesinnretninger» .....	14
Rapportering på hovedmål 3: «Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår» .....	15
Brukerundersøkelser .....	17
<b>4 Styring og kontroll i virksomheten</b> .....	18
<b>5 Vurdering av fremtidsutsikter</b> .....	22
<b>6 Ledelseskommantar årsregnskapet 2016</b>	
Ledelseskommantar årsregnskapet 2016 .....	23
Prinsippnote årsregnskapet.....	24
<b>6 Bevilgningsrapportering med noter 2016</b> .....	25
<b>6 Artskontorrapportering med noter 2016</b> .....	27



# 1 Leders beretning

I de 20 årene Statens jernbanetilsyn (SJT) har eksistert har jernbaneaktørene blitt mer bevisst på god sikkerhetsstyring. Aktørene har for eksempel tatt mer hensyn til værforhold og risiko for ras. Flere virksomheter har gjort et godt arbeid for styrket beredskap. Det er spesielt viktig at infrastrukturforvalter har god sikkerhetsstyring, siden den på mange områder er premissgiver for de andre aktørene på jernbanen.

Vi har gjennom flere år fått dokumentert at jernbaneaktørene legger større vekt på sikkerhetsarbeidet. De har blitt mer bevisste og systematiske, de er blitt flinkere til å dekke kravene i forskriftene og til å tilpasse styringssystemet til egne behov. De fleste aktørene har også bedre oversikt over egne uønskede hendelser og tilløp til ulykker.



Sikkerheten på jernbane, i taubane og fornøyelsesinnretninger i Norge er god. Sikkerhetsnivået for jernbane, T-bane og trikk er fremdeles blant de beste i Europa. Norge har gjennom flere år vært et av landene i Europa med færrest drepte og alvorlig skadde per kjørte togkilometer. Nesten alle som omkommer på jernbanen blir påkjørt i sporet eller på planoverganger. De siste ti årene har ingen passasjerer omkommet i ulykker med jernbane. Heller ingen brukere av taubaner og fornøyelsesinnretninger har omkommet de siste årene.

Aktørene må imidlertid være oppmerksomme på den underliggende risikoen for storulykker, selv om de skjer svært sjeldent. Innen både jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger vet vi at én ulykke kan få veldig store konsekvenser.

Prioriterte tilsynsmaer i 2016 for jernbane har vært avviksoppfølging, sikkerhet på operativt nivå, leverandørstyring, risikovurdering og oppfølging av Jernbaneverket (nå Bane NOR).

Våre tilsyn viser at virksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring, men det er likevel flere områder som ikke er tilfredsstillende håndtert:

- Avviksoppfølgingen har store mangler
- Intern opplæring av førere er i for liten grad basert på systematisk identifisering av risiko
- Leverandørstyringen er mangelfull
- Risikoanalyser og -styring innen sikring har store mangler.

SJT fikk innrapportert rundt 18.000 unike hendelser fra jernbanevirksomhetene i 2016. Alle hendelser er gjennomgått og vurdert ut fra konsekvens og hyppighet. SJT benytter denne informasjonen både i tilsyn og i direkte oppfølging av virksomhetene.

Regelverket er et viktig verktøy for å oppnå ønsket atferd hos virksomhetene og tilfredsstillende sikkerhet for passasjerene. SJT har derfor brukt ressurser til å utvikle regelverk på områder der det har størst effekt for sikkerheten og ut fra andre hensyn, som tydeligere regelverk og å unngå dobbeltregulering. I 2016 har SJT arbeidet enda mer med forenkling, brukervennlighet og «klart språk»-virkemidler ved utvikling av regelverk.

SJT skal fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling. EUs jernbanepakke IV har stått sentralt i vårt internasjonale arbeid på jernbanesektoren. Den såkalte tekniske pilaren er trådt i kraft, mens markedspilaren ble vedtatt i Europaparlamentet 14. desember.

Vi deltar på en rekke formelle og uformelle arenaer for å fremme norske interesser, deriblant i arbeidsgrupper som sorterer under Det europeiske jernbanebyrået (ERA). Byrået får etter hvert en mer omfattende rolle under jernbanepakke IV. SJT har brukt ressurser og tilgjengelige kanaler for å påvirke arbeidet og endringene i en retning som er akseptabel for Norge.

SJT skal implementere nytt regelverk for sikring/terrorberedskap og tilsiktede uønskede handlinger og påse at regelverket følges. En intern faggruppe for sikring ble etablert i 2016, og sikring var tema under SJTs årlige sikkerhetsseminar.

SJT har i 2016 utarbeidet veiledere til forskriftene for taubane og fornøyelsesinnretninger. I skrivende stund er ikke nye lover på områdene vedtatt, og nye forskrifter vil vedtas først når lovene trer i kraft.

Vi har informert om nytt regelverk via stedlige tilsyn, i møter med bransjene og bransjeorganisasjoner, via våre nettsider og utsendte nyhetsbrev. I 2016 ble det gjennomført et mer risikobasert tilsyn enn tidligere etter gjeldende regelverk. Ut fra en risikovurdering ble færre virksomheter enn før gjenstand for stedlig tilsyn.



Konkurransen i persontransportmarkedet i Norge er svak som følge av NSBs lovregulerte enerett på de fleste strekninger. Jernbanereformen innebærer trolig at konkurransen styrkes. Markedsanalyser tyder også på svak konkurranse i godstransportmarkedet med få aktører som konkurrerer om de samme oppdragene. Klagesakene viser at det kan være vanskelig for aktørene å få tilgang til spor og serviceanlegg på forutsigbare og likeverdige vilkår.

SJT hadde i 2016 tre klagesaker og tok opp en sak på eget initiativ når det gjaldt markeds- og konkurranseforhold på jernbanen. To av sakene var ikke avsluttet ved utgangen av 2016.

Vi har deltatt i en internasjonal arbeidsgruppe for å etablere felles retningslinjer for kalkulering av kjøreveisavgift. Retningslinjene vil kunne bidra til en effektiv og hensiktsmessig kontroll med at avgiftsreglene for bruk av spor etterleves.

Internasjonalt har SJT deltatt i møter om EU-kommisjonens utkast til gjennomføringsforordning om tilgang til serviceanlegg. Vi kan her påvirke relevant EØS-regelverk for å tilrettelegge for et effektivt og ikke-diskriminerende tjenestetilbud.

SJT fikk i 2016 utarbeidet en rapport om hensiktsmessige prinsipper og metoder for effektivt å kunne håndheve regelverkets krav om atskilte regnskaper og forbud mot kryssubsidiering/overføring av offentlige midler. SJT tar sikte på å utvikle et overvåkingssystem blant annet basert på forslagene i rapporten.

SJTs regnskap for 2016 er avsluttet innenfor budsjett.

*Oslo, 15. mars 2017*



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



## 2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Statens jernbanetilsyn (SJT) er et forvaltningsorgan underlagt etatsstyring fra Samferdselsdepartementet.

### Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål

SJT er tilsynsmyndighet for tog, trikk, T-bane, taubaner og fornøyelsesinnretninger i Norge.

Vår rolle er i første rekke å være en pådriver for sikkerhet i disse bransjene. En annen oppgave er å bidra til et jernbanemarked med sunn konkurranse, blant annet ved at alle jernbaneforetak får tilgang til spor, serviceanlegg og tjenester på like vilkår. Vi fører også tilsyn med at aktørene har systemer som ivaretar sikring mot tilsiktede handlinger som terror og sabotasje.

Vi fører også tilsyn med at passasjerene på tog blir gjort kjent med sine rettigheter.

Innen alle bransjene skal SJT fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling. Å følge opp regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det etableres et enhetlig jernbanesystem over landegrensene i Europa.

SJTs oppgaver kan oppsummeres slik:

- Vi fører tilsyn med at reglene etterleves
- Vi utvikler nasjonale regler og innarbeider internasjonale regler
- Vi informerer om kravene i regelverket
- Vi overvåker og vurderer tilstanden
- Vi deler vår kunnskap med tilsynsobjekter og samfunnet
- Vi samarbeider nasjonalt og internasjonalt.

### Ansatte og årsverk pr. 31.12.2016

Ved årets slutt hadde SJT 63 tilsatte – 61 fast ansatte og 2 i engasjement. Tabellen øverst til høyre viser fordelingen av disse etter avdeling og stab (unntatt direktør). I løpet av året sluttet fire fast tilsatte, og et pensjonistengasjement ble avsluttet. Tre ble tilsatt. Ved avslutningen av 2016 hadde SJT fire utlyste stillinger. SJT har hatt en sommervikar og to jusstudenter i praksisplass. Det ble utført 57,4 årsverk i 2016, hvorav 10,2 ved avdeling for Taubane og fornøyelsesinnretning i Trondheim. .

### Nøkkeltall og indikatortall for kostnader

Tabellen under viser nøkkeltall knyttet til kostnader for de siste tre årene.

Organisasjonsheter	Ansatte
Sikkerhetsstyring og tilsyn	12
Teknologi og framføring	11
Taubane og fornøyelsesinnretning	11
Juridisk	9
Administrasjon	13*
Seksjon markedsobservasjon	4
Kommunikasjonsstab	2
<b>Sum</b>	<b>62</b>

\* 3 ansatte i 50 prosent stilling.

For 2016 er det etablert økonomiske indikatorer som kan brukes til referansemål for drifts- og administrasjonseffektivitet i staten:

1) Årsverkskostnad, 2) Totalkostnad per årsverk og 3) Lønnskostnadsandel. Tabellen under viser tallene for indikatorene de tre siste årene.

Årsverkskostnad (lønn og sosiale kostnader delt på årsverk)			
Periode	SJT totalt	Jernbane	TAF
2016	908 473	884 702	1 006 372
2015	920 741	887 997	1 055 814
2014	909 268	872 297	1 035 825

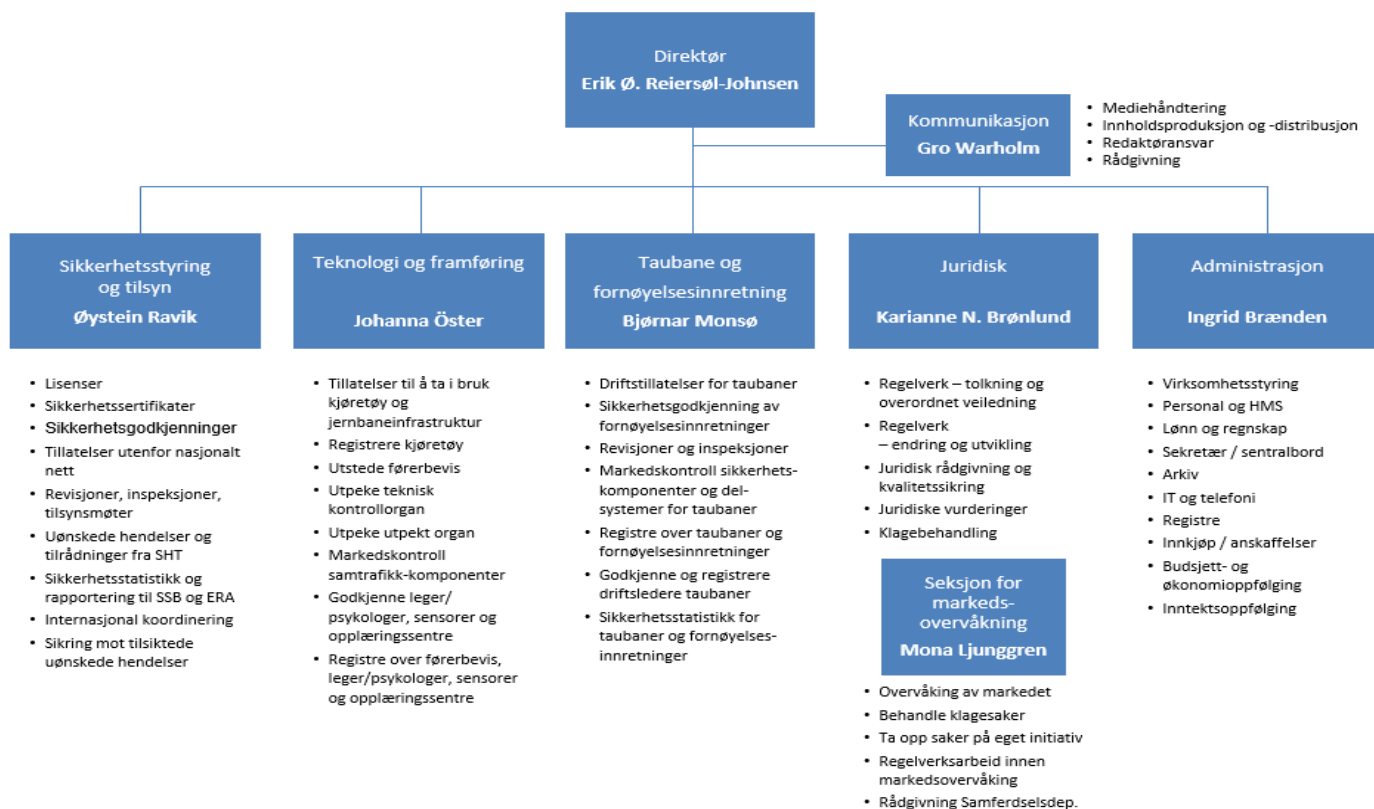
Totalkostnad pr. årsverk (sum driftskostnader delt på årsverk)			
Periode	SJT totalt	Jernbane	TAF
2016	1 390 604	1 369 885	1 475 935
2015	1 385 802	1 337 139	1 586 534
2014	1 373 095	1 333 092	1 510 026

Lønnskostnadsandel (lønn og sosiale kostnader)			
Periode	SJT totalt	Jernbane	TAF
2016	65,3 %	64,6 %	68,2 %
2015	66,4 %	66,4 %	66,5 %
2014	66,2 %	65,4 %	68,6 %

Nøkkeltall	Totalt		
	2016	2015	2014
Årsverk	57,4	57,4	57,5
Samlet tildeling post 01-99 i NOK	82 779 210	83 250 000	83 581 000
Utnyttelsesgrad post 01-29 (%)	96,5	95,5	93,6
Driftsutg. (inkludert renteutgifter) i NOK	79 860 524	79 545 014	78 952 946
Personalkostnader i % av driftsutgifter	65,3	66,4	66,2
Reiseutgifter pr. årsverk (konto 71) i NOK	60 685	68 731	101 553
Konsulentutgifter i NOK	3 470 026	4 006 869	2 892 900
Konsulentutgift andel av driftsutgifter (%)	4,4	5,0	3,7



## Organisering i avdelinger/seksjoner/stab med tilhørende kjerneoppgaver



## Volumentall for produksjon av tjenester

Tabellen under inneholder volumentall for de viktigste av SJTs tjenester og aktiviteter de siste tre årene.

Kjerneaktiviteter – volumentall	2016	2015	2014
Tilsynsvirksomhet og uønskede hendelser – jernbanesikkerhet			
Tilsyn / systemrevisjoner / tilsynsmøter / inspeksjoner	35 / 12 / 19 / 4	36 / 9 / 17 / 10	30 / 12 / 10 / 8
Innrapporterte (unike) uønskede hendelser	18.200	18.200	17.100
Sertifikater og tillatelser – jernbanesikkerhet og samtrafikk			
Nye / (endrede, fornyede eller trukket tilbake) sikkerhetsattestifikater	0 / 7	0 / 3	0 / 6
Tillatelser til å drive jernbanevirksomhet (utenfor nasjonalt nett)	1	3	2
Tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy	195	154	158
Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for behandling av søknader om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy (virkedager)	19	21	21
Andel kompl. søknader om å ta i bruk infrastr. og kjøretøy ved første søknadslev.	73 %	66 %	66 %
Utstedte førerbevis	151	81	106
Tilsynsvirksomhet, tillatelser og driftsertifikater – taubane og fornyelsesinnr.			
Stedlige tilsyn med taubaneanlegg (1. mai til 30. april)	446	557	665
Dokumentbasert tilsyn knyttet til kravene i forskriften om MIP (magnetinduktiv prøving) med virksomheter med taubaneanlegg	279	137	Ikke aktuelt
Driftsledersertifiseringer taubane (søknader / sertifiseringer)	60 / 45	77 / 57	66 / 45
Stedlige tilsyn med fornyelsesinnretninger	629	740	759
Markedsovervåking – jernbane			
Mottatte / ferdigbehandlede klager innen jernbanemarkedet	1 / 2	4	0
Internasjonalt arbeid – jernbane, taubane og fornyelsesinnretninger			
EU-rettsaker implementert	3*	12	10
Møterekker, inkludert EU, hvor SJT er representert	45	51	52

\*Flere rettsaker er forberedt, men er forsinket innlemmet i EØS-avtalen.

# 3 Aktiviteter og resultater

Statens jernbanetilsyn har for 2017 i all hovedsak gjennomført aktiviteter og oppnådd resultater i tråd med mål som skissert i tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet.

For tilsynsområdet jernbane viser resultatene at jernbaneaktørene blir stadig mer bevisst på god sikkerhetsstyring. Sikkerhetsnivået for jernbane, T-bane og trikk er fremdeles blant de beste i Europa.

Sikkerheten på taubane og i fornøyelsesinnretninger er også god. For tilsynsområdene taubane og fornøyelsesinnretning ble det i 2016 gjennomført et mer risikobasert tilsyn enn tidligere etter gjeldende regelverk. Ut fra en risikovurdering ble færre virksomheter enn før gjenstand for stedlig tilsyn.

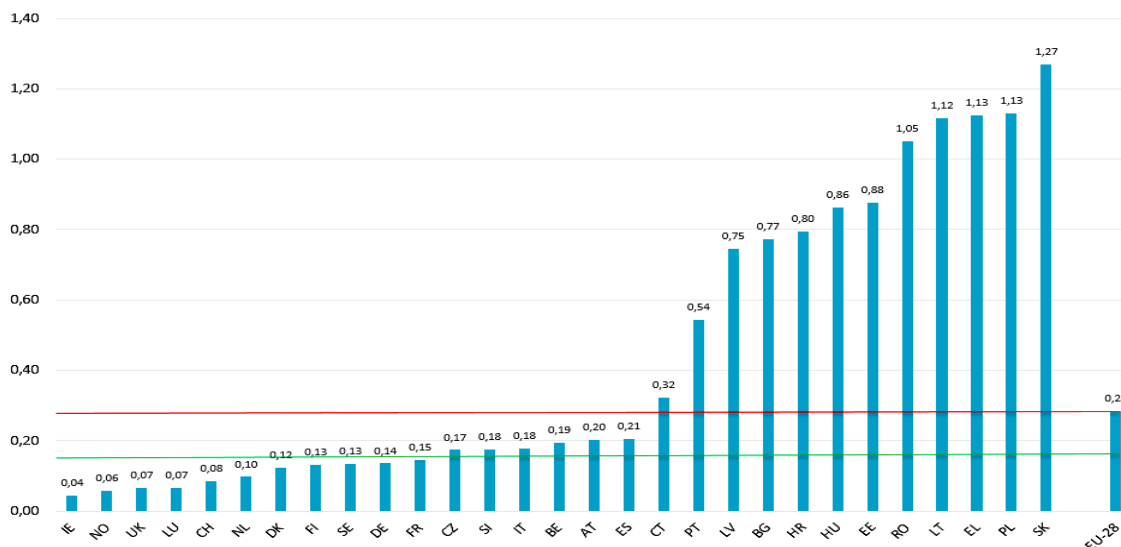
For området markedsovervåking viser aktiviteten i 2016 at konkurransen i persontransportmarkedet i Norge fortsatt er svak. Jernbanereformen innebærer trolig at konkurransen styrkes. Markedsanalyser tyder også på svak konkurranse i godstransportmarkedet med få aktører som konkurrerer om de samme oppdragene. Klagesakene viser at det kan være vanskelig for aktørene å få tilgang til spor og serviceanlegg på forutsigbare og likeverdige vilkår.

## Rapportering på hovedmål 1: «God sikkerhet og samtrafikkvegne på jernbane og god sikkerhet på trikk og T-bane»

### Fremme sikker jernbanedrift gjennom aktiv veiledning, tillatelser og risikobasert tilsyn

#### Sikkerhet på jernbanen (inkludert trikk og T-bane) i Norge og EU

Sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge er fremdeles blant de beste i Europa. Figuren under viser antall ulykker som involverer død eller alvorlig ulykke i EU/EØS-land, justert for antall kjørte togkilometer, oppsummert for perioden 2011-2015. Norge er på andreplass, rett etter Irland.<sup>1</sup>



I 2016 ble det registrert 22 jernbaneulykker<sup>2</sup> på det nasjonale jernbanenettet, men til fire av disse er det knyttet usikkerhet til hvorvidt det er snakk om jernbaneulykker. Endelig konklusjon fra relevant myndighet avventes for de fire. Det ble tilsvarende registrert 18 jernbaneulykker i 2015. Jernbaneulykkene som involverte død eller alvorlig skade gjaldt i alle tilfeller personer i sporet eller på planoverganger. Det er ikke rapportert alvorlige skadde ansatte eller reisende i 2016. Snittet de siste 5 årene er 0,6 alvorlig skadd reisende pr år.

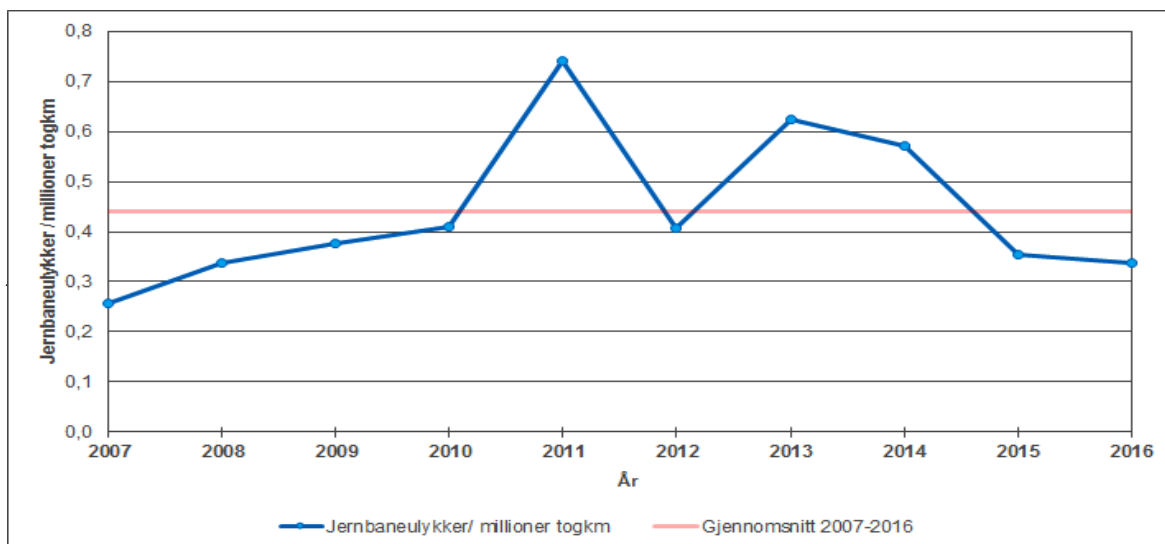
Figuren på neste side viser antall jernbaneulykker per kjørte millioner togkilometer på jernbanen fordelt på hendelsestyper i perioden 2011-2016.

<sup>1</sup> Antall hendelser i en del land er få. Statistikken kan være svært følsom for enkelthendelser.

<sup>2</sup> Med jernbaneulykke menes en hendelse som forårsaker død eller alvorlig personskade eller, betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller ytre miljø, eller omfattende trafikforstyrrelser (konsekvenser av ulykken)







Det er registrert ti jernbaneulykker på trikk- og T-banenettet i 2016. Til tre av disse er det knyttet usikkerhet til om det er jernbaneulykker. Endelig konklusjon fra relevant myndighet avventes. Det var ti jernbaneulykker i 2015.

Jernbaneulykkene som involverte død eller alvorlig skade gjaldt i alle tilfeller tredjepersoner<sup>3</sup>. Fem av jernbaneulykkene skjedde som følge av sammenstøt med person, en var en avsporing og en skjedde i forbindelse med avstigning. Det er rapportert om én alvorlig skadd passasjerer og ingen skadde ansatte i 2016.

### Systemrevisjoner, operative kontroller og tilsynsmøter – jernbane

Tilsynsaktivitetene i 2016 er i hovedsak gjennomført som fastlagt i tilsynsprogrammet. Aktivitetene har omfattet systemrevisjoner, inspeksjoner/operative kontroller, tilsynsmøter og dokumenttilsyn, inkludert oppfølging av disse. Søkelyset på risiko, vesentlighet og effekt er videreført i 2016.

Tilsynsprogrammet er risikobasert, og prioriterte tilsynstemaer har vært

1) avviksoppfølging, 2) sikkerhet på operativt nivå, 3) leverandørstyring, 4) risikovurdering, i tillegg til oppfølging av Jernbaneverket på utvalgte områder. Noen av områdene er videreført fra tidligere år. Det er gjennomført fem revisjoner etter sikringsforskriften.

Resultatene av tilsynsaktivitetene viser at jernbanevirksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring, selv om det i en stor andel av tilsyn er funnet avvik.

De prioriterte områdene kan oppsummeres slik:

#### 1) Oppfølging av avvik hos jernbanevirksomhetene

Søkelyset har særlig vært rettet mot å identifisere årsaker til avvik, iverksettelse av tiltak som hindrer gjentagelse, samt evaluering av effekten av tiltak. Det er fortsatt store mangler i avviksoppfølgingen hos virksomhetene. Eksempelvis er det i liten grad identifisert annet enn direkte årsaker når det gjelder de avvik Statens jernbanetilsyn (SJT) har påvist under tilsyn, hvilket betyr at det er vanskelig å avgjøre om iverksatte tiltak faktisk er egnet til å hindre gjentakelse. Tilsyn viser i flere tilfeller at tidligere identifiserte avvik oppstår på nytt. Det er derfor behov for fortsatt oppfølging av virksomhetenes forbedringsarbeid.

#### 2) Sikkerhet på operativt nivå, hvor merking av jernbanekjøretøy og føreropplæring er fulgt opp spesielt

I stikkprøvekontroller er det funnet mangelfull identifikasjon av jernbanekjøretøy hos flere virksomheter. Det dreier seg om mangelfull merking av EVN (European Vehicle Number) og VKM (Vehicle Keeper Marking). Dette har betydning for oversikt over godkjenning og vedlikehold. Det er planlagt å følge opp med flere revisjoner i 2017.

Tilsyn har vist at intern opplæring av førere i for liten grad er basert på systematisk identifikasjon av risiko, og at kompetansen derfor kan være mangelfull. Dette er alvorlig, ettersom førere i noen tilfeller er eneste barriere mot ulykker. Det er behov for å prioritere å følge opp identifiserte mangler på dette området også i 2017.

I SJTs vedtak av 22. desember 2015 ble en lokomotivfører i Cargolink AS nektet videre kjøring på grunn av mangler ved sertifiseringen fra Cargolink AS. Vedtaket ble pålagt både av selskapet og lokomotivføreren. I mars ble vedtaket prøvd av retten i sak om midlertidig forføyning ved Oslo byfogdembete. Lokomotivføreren mente SJTs vedtak var ugyldig, og begjærte midlertidig forføyning med påstand om å få fremføre tog frem til klagen var ferdig behandlet. Kjennelse ble avsagt 21. mars 2016. Retten slo fast at SJT hadde hjemmel i førerforskriften til å gripe inn overfor selskapet og føreren når det gjelder sertifikater som er utstedt av en jernbanevirksomhet. Begjæringen fra lokomotivføreren ble ikke tatt til følge og kjennelsen ble ikke anket.

<sup>3</sup> Tredjepersoner beskriver en person som ikke er passasjer eller i arbeid på jernbanen.



Samferdselsdepartementet opprettholdt også SJTs vedtak i klagesaken. Saken innebærer en tydeliggjøring av førerforskriftens bestemmelser og forskriftens rollefordeling mellom jernbaneforetakene og SJT, noe som vil øke forståelsen av regelverket hos aktørene og lette tilsyn med bestemmelsen.

### 3) Leverandørstyring

Krav til sikkerhetsstyringsforskriften, sikringsforskriften og kravforskriften forutsetter at arbeid utført av leverandører skal underlegges samme grad av styring som arbeid utført i egen regi. Tilsyn gjennom flere år har vist at leverandørstyring er krevende for virksomhetene, blant annet det å styre leverandørtjenester som ytes fra egne eiere eller søsterselskap. På bakgrunn av store mangler funnet tidligere, har leverandørstyring vært tema i tilsyn i 2016, inkludert i alle tilsyn med sikring. Også i 2016 er det avdekket store mangler i leverandørstyringen. Temaet har vært belyst på et morgenmøte og på SJTs årlige sikkerhetsseminar. Veiledningen om leverandørstyring er oppdatert i henhold til nye forskrifter.

### 4) Risikovurderinger

SJT har spesielt fulgt opp risikovurderinger knyttet til føreropplæring, til beredskapen på det nasjonale jernbanenettet hos Jernbaneverket og i alle tilsyn med sikring. Se punkt 2) for risikovurderinger knyttet til føreropplæring og punkt 5) om Jernbaneverket.

Det er avdekket store mangler i risikoanalyser på sikringsområdet. SJT må i 2017 prioritere tilsyn med risiko-styringen både innenfor sikring og relatert til intern føreropplæring.

### 5) Jernbaneverket – prioriterte tema for tilsyn

SJT har siden 2014 prioritert noen tema for tilsyn med Jernbaneverket. I 2016 har dette vært (i tillegg til sikring) beredskap mot utilsiktede hendelser, leverandørstyring, vesentlige og kjente risikoforhold (om blant annet Alnabru, korte sikkerhetssoner, sporfeil) og forutsetninger som ligger til grunn for tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy. Bruk og oppfølging av risikovurderinger og avviksoppfølging knyttet til disse temaene har vært inkludert.

SJT har gjennomført to revisjoner og 18 tilsynsmøter i 2016. Med unntak av sikringsrevisjonen, der det ble registrert avvik, har SJT i stor grad vært konsentrert om å følge opp tidligere registrerte avvik.

Av enkelttema har beredskap mot utilsiktede hendelser fått mest oppmerksomhet. Jernbaneverket har etablert beredskapsanalyser og beredskapsplaner, men det kan fortsatt være behov for å videreutvikle dette. Grunnlaget er lagt for å gjennomføre øvelser for å kunne se om beredskapen fungerer. Gjennomføring av øvelser hos det nåværende Bane NOR SF vil bli tema for tilsyn i 2017.

Leverandørstyringen kan fortsatt bli bedre, spesielt når det gjelder kontroll av det arbeidet som utføres, både underveis i prosjekter og før påsetting av trafikk.

Jernbaneverkets oppfølging av utvalgte, vesentlige risikoforhold har i hovedsak hatt en tilfredsstillende fremdrift. Jernbaneverket har etablert systematikk for å få bedre kontroll over forutsetninger i tillatelser. Implementering og vurdering av effekt av systematikken gjenstår.

#### *Sikkerhetsgodkjenning*

Bane NOR SF er gitt sikkerhetsgodkjenning som ny infrastrukturforvalter på det nasjonale jernbanenettet.

#### *Lisenser og sikkerhetsattestifikater – jernbane*

SJT utstedte ingen nye lisenser og sikkerhetsattestifikater i 2016. Sju selskaper fikk endret eller fornyet attestifikater.

Søknader fra mindre godsselskaper er ofte mangelfulle. Det kan virke som om regelverket og tilgjengelige veiledninger ikke benyttes i stor grad før søknad sendes. Strekningsvise risikoanalyser er et av områdene som ofte er utilstrekkelig dekket. Det finnes en veiledning som dekker dette.

#### *Tillatelser til å drive jernbanevirksomhet*

SJT har gitt en ny aktør tillatelse til å drive jernbanevirksomhet utenfor det nasjonale jernbanenettet.

#### *Tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy*

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

Sporveien har i 2016 hatt en rekke prosjekter, blant annet innkjøp av nye trikker og tilpasning av infrastrukturen til trikkene. SJT har hatt flere veiledningsmøter for å avstemme prosessen med melding og søknad.



Veiledningsmøtene har resultert i en omforent forståelse av forventet nivå på sikkerhetsstyring i prosjektene.

Oppfølging fra virksomhetene av tidsbegrensede tillatelser har vært mangelfull i 2016. Tidsbegrensning er ofte nødvendig i tilfeller hvor det ikke gis endelige sertifikater fra teknisk kontrollorgan. Når en tidsbegrenset tillatelse utløper, er det ikke lov å trafikkere strekningen eller stasjonen eller bruke kjøretøyet. Temaet er særlig aktuelt for infrastruktur på det nasjonale nettet hvor Jernbaneverket gjentatte ganger har oversett utløpsdatoer.

EFTAs overvåkingsorgan (ESA) er gitt oversikt over prosjekter som er kommet så langt at den første versjonen av relevante TSI-er (tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet) for jernbaneinfrastrukturprosjekter ikke kan anvendes. ESA har tatt denne oversikten til orientering. SJT vil dermed kunne ferdigbehandle søknader og gi endelig tillatelse til prosjekter som er omfattet av dette unntaket.

SJT og ERA har i høst sette behovet for å gjennomgå datakvaliteten i det nasjonale kjøretøyregisteret, National vehicle register (NVR). ERA har funnet feil på kontrollnummer og feil som skyldes ikke eksisterende litra-koder. Feilene er nå rettet opp.

I tillegg har høstens aktiviteter resultert i omregistrering og tilbakekalling av tillatelse for en rekke kjøretøy.

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

Regulverket er et viktig verktøy for å oppnå ønsket atferd hos aktørene og målet om god sikkerhet for passasjerene og brukerne. SJT er opptatt av å utvikle regulverket og gi veiledning på en måte som bidrar til dette.

#### **Nytt regelverk i 2016**

På oppdrag for Samferdselsdepartementet er det i 2016 gjennomført tre EU-rettsaker, som gjelder sikkerhetsmetode for risikoevalueringer (CSM RA), endring av referansedokumentet for krav til kjøretøy og endringer i telematikapplikasjoner for passasjertransport (TSI TAP). Disse utgjør mindre presiseringer og oppdateringer uten store konsekvenser for norske aktører. Flere rettsaker fra EU er klare for gjennomføring, men disse har blitt forsinket i prosessen med innlemmelse i EØS-avtalen. Utarbeidelse av EØS-notater og gjennomføring av rettsaktene har i hovedsak skjedd innen fristene.

Ny kjøretøyforskrift ble vedtatt 19. desember med ikrafttredelse 1. januar 2017. Endringene er strukturelle, presiseringer og rettelser, og innebærer at nasjonale krav knyttet til kjøretøy samles ett sted og blir mer tilgjengelige. Kravene er tydeliggjort slik at prosessene for melding og søknad om ibruktaking blir mer effektive. Vedlegget til forskriften er disponert etter ERAs siste referansedokument (parameterlisten) og gjør det enklere for søkere å få oversikt over hvilke krav som gjelder i de enkelte land. For SJT betyr dette trolig redusert behov for veiledning og kortere tid fra mottatt søknad til vedtak.

Nye helsekrav ble også vedtatt 19. desember med ikrafttredelse 1. januar 2017. Helsekravforskriften er opphevet og bestemmelser om helsekrav er lagt inn i forskriftene for T-bane/trikk, museumsbaner og sidespor, samt i togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften for operativt personell som ikke er dekket av de nevnte forskriftene. Kravene er mer funksjonelle og tilpasset virksomhetenes behov. Vurdering av unntak fra helsekravene for enkeltpersoner vil nå ligge hos virksomhetene og ikke hos SJT. Dette er arbeidsbesparende både for virksomhetene og SJT.

#### **Regulverket på nye nettsider**

I brukerundersøkelsen 2016 ga tilsynsobjektene karakteren 4,8 (på en skala fra 1-6, der 1 er «helt uenig» og 6 er «helt enig») på påstanden «SJT gjør regulverket lett tilgjengelig». Det er jobbet mye med å få en god fremstilling av og tilgjengelighet til regulverket på SJTs nye nettsider. Relativt høye besøkstall på regelverkssidene og innspill i brukerundersøkelsen tyder på at gode regelverkssider er viktig for brukerne.

#### **Regulverksplan og ny policy**

Regulverksplanen for perioden 2014-2016 bidrar til at ressurser blir brukt til regulverksutvikling på områdene hvor det har størst effekt ut fra sikkerhetshensyn eller andre hensyn, som eksempelvis behov for tydeliggjøring og å unngå dobbeltreguleringer. Regulverksplan for perioden 2017-2020 ble vedtatt i desember 2016. Samtidig ble også en policy for planlegging, organisering og gjennomføring av forskriftsarbeid vedtatt. Policyen baserer seg på SJTs mål og strategi, og beskriver blant annet at regulverket kontinuerlig skal forbedres basert på erfaringer og innspill. Forenkling, brukervennlighet og klart språk i regulverket er høyt prioritert i dette arbeidet.

#### **Påbegynt regelverksarbeid**

Arbeidet med å gjennomføre TSI-OPE (teknisk spesifikasjon for interoperabilitet for drift og trafikkstyring) i norsk rett ble påbegynt i 2016. SJT har identifisert behov for endringer i nasjonale forskrifter. Flere møter er gjennomført med infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhetene, i tillegg til erfaringsutveksling med den svenske Transportstyrelsen. Endringer i regulverket sendes på høring våren 2017.



I arbeidet med jernbanereformen ble SJT i 2016 bedt om å vurdere om det burde utarbeides en veileder til førerforskriften hvor omfang og kompetansenivå for sertifisering av førere ble beskrevet. Arbeidet med å utarbeide en veileder var da i gang. Som en del av arbeidet ble aktørene invitert til et møte for å gi innspill til temaer som burde omtales i veilederen. Den ferdige veilederen er delt i fire. Hver del henvender seg til brukergruppen kravene retter seg mot; leger/psykologer, førere, virksomheter og opplæringscentre.

Lokføreres utdanning og kompetanse ble også et tema i lokførerstreiken høsten 2016, hvor et av kravene var knyttet til lokføreres utdanning og kompetansenivå. I forbindelse med streiken fikk SJT i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å tydeliggjøre deler av førerforskriften, spesielt paragrafene 18 og 21. Klargjøring av førerforskriftens krav er ressursbesparende og effektiviserende også for SJT, da antallet direkte henvendelser antas å bli redusert, og det vil bli færre veiledningsmøter. En langsiktig effekt av arbeidet antas å være bedre forståelse og dermed bedre etterlevelse av regelverket i bransjen. Endringene sendes på høring i begynnelsen av 2017.

### **Fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling**

SJT deltar i internasjonalt arbeid der det kan ha størst betydning for Norge, det vil si der SJT har mest nytte av informasjonen eller størst påvirkningskraft. Det er jevnlig dialog med Samferdselsdepartementet om arbeidet. SJT er representert i ERAs styre. Styret har blitt omorganisert i 2016. Det består nå av et Management Board, der SJT er representert, og et Executive Board, valgt blant styremedlemmene, som skal drive sakene gjennom mellom styremøtene. Viktige saker som har vært behandlet er ERAs arbeidsprogram og behov for endringer i styrende dokumenter som resultat av ny ERA-forordning. Arbeidet med å skissere ERAs oppgave med å overvåke tilsynsorganene har blitt diskutert og vil bli nærmere beskrevet i løpet av 2017.

Mye av SJTs internasjonale arbeid har vært konsentrert rundt Jernbanepakke IV. Den tekniske pilaren ble publisert i Official Journal 26. mai og har trådt i kraft i EU. Markedspilaren ble vedtatt av Europaparlamentet 14. desember. Dette innebærer at ERAs rolle endres. Fra juli 2019 skal alle søknader om sikkerhetssertifikat, tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og tillatelser til å ta i bruk ERTMS-infrastruktur sendes til ERA, som skal koordinere tillatelsesprosessene. Jernbanevirksomhetene får færre instanser de må forholde seg til. SJT har gjennom blant annet nettverksmøter med ERA og andre arbeidsmøter i ERA-regi brukt muligheten for å fremme norske interesser.

ERAs arbeidsgruppe knyttet til One Stop Shop (OSS) omhandler verktøyet som skal administrere søknadene og prosessene for sikkerhetssertifikat, tillatelse til å ta i bruk kjøretøy og tillatelse til å ta i bruk ERTMS-systemer. Gebyrfinansiering vil bli et tema knyttet til disse prosessene, men arbeidet med dette har ikke startet.

SJT har gjennom året arbeidet for å påvirke ERAs arbeid med ett felles rapporteringssystem for uønskede hendelser (Common Occurrence Reporting [COR]). Konsekvensene for Norge ville blitt store dersom det norske systemet måtte endres eller virksomhetene ble pålagt dobbelrapportering. SJTs påvirkning ser foreløpig ut til å påvirke ERA slik at godt fungerende systemer, for eksempel det norske, ikke blir nevneverdig påvirket. Arbeid med COR ses også i sammenheng med andre prosjekter, deriblant ERAs arbeid med sikkerhetskultur.

I arbeidet med TSI Noise (teknisk spesifisering for støy for rullende materiell) har det igjen dukket opp utfordringer med komposittbremseklosser og forståelse av nordiske klimaforhold. SJT følger saken og har en representant med i arbeidsgruppen som reviderer støykravene. De nordiske landene samarbeider om felles standpunkt.

### **Forvalte og utnytte statistikk og tilstandsvurderinger om sikkerhetsnivå**

#### *Oppfølging av ulykker og hendelser – jernbane*

##### **Tall for det nasjonale jernbanenettet (tog)**

18.000 unike uønskede hendelser på det nasjonale jernbanenettet ble rapportert inn i SJTs hendelsesdatabase i 2016. Det er tilsvarende tall som i 2015. Alle hendelsene er gjennomgått. Konsekvens og hyppighet er vurdert. 95 prosent av hendelsene er klassifisert som jernbanehendelser (de øvrige er alvorlige jernbanehendelser<sup>4</sup> og jernbaneulykker). De direkte årsakene til hendelsene fordeler seg slik: 1) feil ved infrastruktur (54 prosent), handling fra 3. person (18 prosent), handling fra ansatt (15 prosent), feil på kjøretøy (5 prosent), feil ved sikring av last og handling fra passasjer (2 prosent).

Siden 2007 har det vært en jevn og betydelig økning i antall hendelser som rapporteres inn til SJT. SJT har jobbet med å øke rapporteringen. I 2015 ble det registrert at antallet hadde stabilisert seg, og dette er bekreftet i 2016. Det antas at eventuell underrapportering er uvesentlig. Mye rapportering indikerer skarp fokusering på sikkerhet.

Statistikken viser mye av de samme utfordringer som foregående år: klima, arbeid i og ved spor, forhold som påvirker beredskap, siktforhold til signaler og sikkerhetssoner. Disse forholdene har vært gjenstand for tilsyn.

<sup>4</sup> Alvorlig jernbanehendelse er en hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ført til en jernbaneulykke.



Jernbaneløstøres beredskap mot ekstremvær, det vil si at systemer for å fange opp effekter av ekstremvær og gjennomføre tiltak før hendelser eller ulykker inntreffer, har vært tema på flere tilsynsmøter.

Utfordringene knyttet til arbeid i og ved spor har sammenheng med sikkerhetsmessige avvik i forbindelse med bruk av leverandører. Beredskap har vært et viktig tema for tilsyn i flere år. Siktforhold til signaler og sikkerhetssoner har vært diskutert i prosjektmøter med jernbaneløstøret. Det forventes færre hendelser og ulykker som følge av søkelys på dette.

### **Trikk (Oslo, Bergen og Trondheim) og T-bane**

3744 hendelser er rapportert på trikk og bane. Ferdsløst på planovergang og i spor dominerer i statistikken. Antall innrapporteringer av uønskede hendelser fra trikk og T-bane er 15 prosent lavere i 2016 enn 2015. Årsaken til nedgangen skyldes færre rapporter knyttet til tredjepersons handling og hendelser med passasjerer.

### **Oppfølging av uønskede hendelser**

En del av hendelsene er fulgt opp direkte mot aktuelle virksomheter. I noen tilfeller sendes det ut informasjon av felles interesse direkte til virksomhetene.

Statistikk og tilstandsvurdering benyttes som en del av grunnlaget for tilsynsprogrammet og de utvalgte temaene det fokuseres på. I tillegg benyttes virksomhets- eller temaspesifikk statistikk som underlag ved gjennomføring av tilsyn.

På SJTs morgenmøter er det fast innslag med presentasjon av ulykkesstatistikk. Når det er relevant, knyttes statistikken også til temaet for møtet.

Antall henvendelser fra jernbaneløstøret som ønsker seg skreddersydd statistikk har økt.

### **Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport om ulykker og alvorlige hendelser på jernbaneløstøret**

Havarikommisjonen for transport har avgitt 7 rapporter med til sammen 8 tilrådninger i 2016. I samme periode har SJT avsluttet saksbehandlingen av tre sikkerhetstilrådninger og fem rapporter. SJT har pr. 31.12.2016 fem rapporter med til sammen seks sikkerhetstilrådninger til behandling.

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

I SJTs virksomhetsstrategi fokuseres det også på SJTs arbeid med oppfølging og implementering av nytt regelverk for sikring/terrorberedskap, og på samfunnssikkerhet. I 2016 er følgende gjennomført for å styrke dette arbeidet:

- En nyansatt har fra august 2016 hovedansvar for sikringsfaget på et helhetlig nivå
- Kompetanse om IKT sikkerhet er under rekruttering
- En intern faggruppe for sikring er etablert
- SJTs sikkerhetsseminar 2016 hadde sikring som ett tema.

Fem revisjoner med sikringsforskriften som tema er gjennomført i 2016. Mangler i styringssystemene for sikring er avdekket. Det er likevel en historikk og kultur for sikring hos alle aktørene. Konkrete funn i disse tilsynene er unntatt offentlighet og skjermet etter sikringsforskriftens § 3-4, og vil derfor ikke refereres til i denne rapporten.

### **Oppfølging av «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren»**

Arbeidet med samfunnssikkerhet baserer seg på Samferdselsdepartementets «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren» fra oktober 2015, hvor prioriterte områder er klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet, å sikre kritiske objekter, systemer og -funksjoner. Strategien anbefaler virkemidler som SJT følger i sitt arbeid og som det rapporteres på til Samferdselsdepartementet halvårlig.

SJT's virksomhet i 2016 knyttet til de prioriterte områdene oppsummeres slik:

#### **Klimatilpasning**

Det er ført tilsyn med hvordan værberedskapen hos Jernbaneløstøret fungerte, inkludert for klimaendringer.

#### **Informasjons- og IKT-sikkerhet**

Tilsyn som gjennomføres etter sikringsforskriften omhandler også informasjonssikkerhet. Det er gjennomført veiledningsmøter med flere av tilsynsobjektene innen dette temaet.



Videre har SJT gjennomført veiledningsmøte med ERTMS-prosjektet hos Jernbaneverket innen sikring av informasjonssystemer.

### **Sikre kritiske objekter, systemer og funksjoner**

SJT har gjennomført tilsynsmøter og veiledningsmøter for å følge opp fremdriften på Jernbaneverkets arbeid med beredskapsanalyser og beredskapsplaner for det nasjonale jernbanenettet, inkludert risikoobjekter som større stasjoner, terminaler og tunneler. Oppfølgingsarbeidet er en pågående prosess som er planlagt fortsatt i 2017. Det er ført tilsyn med NSB hvor beredskap var et deltema.

SJT har deltatt som observatør under to beredskapsøvelser knyttet til tunneler.

Arbeidet med veileder for saksbehandling og ivaretagelse av brann- og elsikkerhet i bane- og jernbanetunneler er sluttført. Veilederen er utarbeidet i et samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

### **Rapportering på hovedmål 2 «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger»**

Sikkerheten for publikum i taubaner og fornøyelsesinnretninger er på et stabilt og høyt nivå.

Fire hendelser med alvorlig personskade eller teknisk uhell ble registrert for taubaner i sesongen mai 2015 til april 2016. Dette er to færre enn i forrige sesong til tross for at antallet anlegg med driftstillatelser har økt med 10 til 828 anlegg.

13 ulykker med middels alvorlig personskade eller teknisk uhell og kun en hendelse med alvorlig teknisk svikt ble registrert for fornøyelsesinnretninger i 2016. Dette er tre færre hendelser enn i 2015 til tross for at antallet innretninger med sikkerhetsmessig godkjenning har økt med seks, til 899, i 2016. SJT ser at høydeparker og zip-liner dominerer denne statistikken av middels alvorlige hendelser sett i forhold til antall innretninger.

### **Sikre etablering og implementering av et nytt og lett forståelig regelverk**

#### *Nye forskrifter for taubaner og fornøyelsesinnretninger*

SJT ferdigstilte i 2016 forskrift om taubaner og forskrift om fornøyelsesinnretninger, samt veiledere til forskriftene.

Nye lover på området ble forsinket og ikke vedtatt i 2016. Det tas sikte på at forskriftene vedtas umiddelbart etter at lovene trer i kraft.

#### *Implementering av nytt regelverk og ny tilsynsmetodikk*

Implementeringsprosjektet for å gjennomføre endringer i regelverk og tilsynsmetodikk ble avsluttet 31.12.2016. Prosjektet har levert data, prosesser og rutiner som danner et godt grunnlag for gjennomføring av arbeidet i regi av avdeling for Taubane og fornøyelsesinnretning.

#### *Kompetanse*

I 2016 har vi fått på plass juridisk kompetanse på kontoret i Trondheim. Dette vil bidra til å effektivisere forberedelsene til og innføringen av nytt regelverk.

### **Fremme kompetanse om regelverkskrav og øke risikohåndteringsevnen for taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger**

For å treffe flest mulig virksomheter med informasjon om nytt regelverk har det blitt orientert om dette i forbindelse med stedlig tilsyn og møter med bransjeorganisasjoner. I tillegg har det blitt sendt ut informasjon om enkelttemaer i nytt regelverk både på nettsidene våre og direkte til virksomhetene. Informasjonen var planlagt utsendt ukentlig, men midlertidig stanset mot slutten av 2016 i påvente av lovene. Fra tidlig i 2017 vil det igjen bli sendt ut informasjon om enkelttemaer i nytt regelverk.

### **Påse sikker drift av taubaner og fornøyelsesinnretninger gjennom tillatelser og risikobasert tilsyn**

SJT har identifisert fellestemaer som har betydning for sikker drift. Denne kunnskapen er basert på resultatet fra gjennomførte tilsyn, analyse av innrapporterte hendelser og utviklingen på feltet. Disse fellestemaene har blitt fulgt opp under tilsyn og vil også framover få økt oppmerksomhet.

For virksomheter som drifter taubaner er følgende temaer identifisert:

- Tilpasset sikkerhetsstyringssystem hos virksomheten
- Fungerende redningsberedskap for svevebaner
- Sikker på- og avstigning



- Planlegging og gjennomføring av vedlikehold
- Gjennomføring av bremseprøver for svevebaner.

I tillegg er tauets tilstand en sentral faktor for sikkerheten ved taubaner.

For virksomheter som drifter fornøyelsesinnretninger er følgende temaer identifisert:

- Eierens ansvar for sikker drift og virksomhetens sikkerhetsstyringssystem
- Registrering og rapportering av uønskede hendelser, inkludert ulykker
- Planlegging og gjennomføring av vedlikehold
- Drift av innretninger uten driftstillatelse (manglende sikkerhetsmessig godkjenning).

Den teknologiske utviklingen på feltet skjer raskt. Dette gjelder for eksempel for det raskt voksende antallet klareparker og zip-liner. Spesielt for nye zip-liner ser vi at nye innretninger utfordrer etablerte grenser. Dette gjelder ikke bare for zip-liner i Norge, men også sammenliknet med andre land.

Tillatelses- og tilsynsprosesser etter nytt regelverk er forberedt med sikte på å være klare til 1. januar 2017. Samtidig ble det gjennomført et mer risikobasert tilsyn enn tidligere etter gjeldende regelverk i 2016. Antall virksomheter som mottok stedlig tilsyn i 2016 var redusert basert på en risikovurdering.

SJT har i løpet av 2016 styrket sin arbeidsinnsats ved driftstillatelsesprosesser for nye taubaner og fornøyelsesinnretninger. Vi legger i større grad enn før vekt på dokumentasjon av anleggene og innretningene før driftstillatelse eventuelt gis. Vi mener at dette styrker sikkerheten og reduserer risikoen for publikum, men ser også at ressursbruken til en viss grad har blitt flyttet fra stedlige tilsyn til driftstillatelsesprosesser.

#### *Andre forhold: internasjonalt arbeid med taubaner og fornøyelsesinnretninger*

SJT deltok i september på den 66. internasjonale kongress av tilsynsmyndigheter. Fast dagsorden på denne årlige kongressen er sikkerhet på taubaner. Antall ulykker med personskader er generelt lavt for taubaner. SJT ga en presentasjon av det pågående arbeidet med å modernisere regelverk og tilsynsmetodikk i Norge. Overgangen fra et tilsyn basert på verifikasjon av tekniske krav til risikobasert systemtilsyn er nytt for mange land. Vår metode ble grundig belyst i plenum.

### **Rapportering på hovedmål 3:**

#### **«Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår»**

SJT's hovedmål 3 ivaretas av seksjon for markedsovervåkning (MOV). Enkelte av SJT's viktigste aktiviteter på MOV's område i 2016 berører flere av delmålene nedenfor.

SJT har deltatt i arbeidet med, og gitt faglige innspill til, den pågående jernbanereformen. Et viktig budskap har vært at reformen må foregå innenfor rammene av relevant EØS-rett, noe som kan bidra til at gjennomføring av reformen ikke kommer i konflikt med Norges internasjonale forpliktelser. SJT har også fremhevet betydningen av å ivareta konkurransemessige forhold og kundenes interesser.

Også SJT's internasjonale samarbeid med øvrige markedsovervåkningsorganer i EØS berører flere av SJT's mål. Samarbeidet foregår primært i forumene ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies) og IRG-Rail (Independent Regulators' Group – Rail). Samarbeidet gir innsikt i praksis og erfaringer fra andre EØS-stater og bidrar til å sikre harmonisert regelanvendelse. Som del av IRG-Rail deltar SJT i å utarbeide temabaserte posisjonsnotater og en årlig markedsrapport.

SJT innhenter og bearbeider markedsdata fra ulike kilder på jevnlig basis. Dette gir oversikt over konkurranse- og markedsforhold i jernbanesektoren og dermed grunnlag for å prioritere ressurser der de gir størst effekt.

#### **Lik tilgang til og effektiv utnyttelse av infrastrukturen**

SJT har deltatt i IRG-Rails arbeidsgruppe for avgifter. Gruppen skal utarbeide felles retningslinjer for å kalkulere kjøreveisavgift. Dette vil kunne bidra til å effektivisere og kvalitativt forbedre SJT's kontroll med avgiftsreglene.

Dokumentene er tilgjengelige på IRG-Rails nettside og inkluderer fra 2016 følgende:

- Guidelines for the calculation of direct costs in respect of implementing Regulation 2015/909
- Initial approach to market segments definition and criteria for an assessment of mark-ups in consideration of Directive 2012/34/EU
- IRG-Rail (16) 10 – Updated Review of Charging Practices Minimum Access Package

#### **Lik tilgang til og kostnadseffektive tilbud av jernbanerelaterte tjenester**

SJT har fulgt opp det tidligere Jernbaneverkets organisering av godsterminaler etter innføringen av en særlig



godkjenningsordning i 2015. SJT har i 2016 ikke sett noen grunn til vesentlig bekymring.

Internasjonalt har SJT deltatt i møter i regi av både IRG-Rail og ENRRB om EU-kommisjonens utkast til gjennomføringsforordning om tilgang til serviceanlegg. I IRG-Rail jobbes det med et posisjonsnotat med formål om å påvirke EU-kommisjonens arbeid med forordningen. Gjennom dette får SJT anledning til å påvirke relevant EØS-regelverk for et effektivt og ikke-diskriminerende tjenestetilbud.

### **Forhindre konkurranseskadelig atferd/uønsket utvikling i markedet**

Med sikte på å styrke og utvikle SJTs håndhevelse av relevante regler om økonomiske disposisjoner og overføring av offentlige midler innad i et konsern, ble det i 2016 besluttet å innhente en utredning fra et uavhengig kompetansemiljø. I rapporten, som ble levert i desember 2016, er tre skadehypoteser identifisert: (i) mulighet til å krysssubsidiere med offentlige midler gjennom internprising overfor konkurranseutsatt virksomhet, (ii) kostnadsallokering og (iii) kapitaloverføringer.

SJT vil med utgangspunkt i rapporten etablere hensiktsmessige prinsipper og metoder for effektivt å kunne håndheve regelverkets krav om atskilte regnskaper og forbud mot krysssubsidiering/overføring av offentlige midler.

### **Påse at aktørene etterlever regelverk om markeds- og konkurranseforhold**

SJT har i 2016 behandlet tre klagesaker og én sak på eget initiativ.

LKAB ble ved vedtak av 4. oktober 2016 gitt medhold i klage om kjøreveisavgifter på Ofotbanen. SJT fant at Jernbaneverkets differensiering av avgifter på bakgrunn av tillatt aksellast ikke var i tråd med fordelingsforskriftens avgiftsregler, og da særlig forbudet mot å anvende diskriminerende avgifter. Avgiften var fastsatt i forbindelse med det årlige statsbudsjettet.

SJT fant imidlertid under henvisning til det EØS-rettslige forrangsprinsippet at fordelingsforskriftens regler uansett måtte gå foran. SJT påla dermed det tidligere Jernbaneverket å tilbakebetale avgift som var urettmessig innkrevd siden 2007. Vedtaket har ikke blitt påklaget. Etter det SJT er kjent med, er deler av avgiften allerede tilbakebetalt.

SJT har merket seg at forholdene som i vedtaket ble funnet å være i strid med gjeldende regelverk i noen grad er eller vil bli korrigert i den nye jernbaneforskriften og ved pågående arbeid med utvikling av avgiftsordningen. SJT opplever at LKAB-vedtaket og SJTs øvrige søkelys på avgiftsordningen har bidratt til en positiv utvikling på området.

SJT mottok 21. mars 2016 en klage fra Green Cargo om Jernbaneverkets refordeling av ruteleier etter at Cargo-link trådte ut av markedet. SJT varslet 19. desember 2016 at refordelingen, etter SJTs foreløpige vurdering, ikke var foretatt i henhold til fordelingsforskriftens regler om likebehandling av søkere, og at refordelingen hadde ført til en uønsket markedsutvikling. SJT varslet at det kan bli aktuelt å pålegge at det utarbeides og publiseres prinsipper og kriterier for behandling av tilsvarende situasjoner i fremtiden, samt å stille nærmere krav til Bane NOR SFs saksbehandling ved søknadskonflikter. Det er ikke gjort endelig vedtak i saken.

SJT orienterte ved brev av 2. november 2016 om at det hadde avsluttet sine undersøkelser av NSBs konserninterne kapitaloverføringer til CargoNet. I brevet ble det opplyst at SJT ikke har funnet det godtgjort at ulovlige overføringer ikke har funnet sted, men at det blant annet i lys av pågående regelverksendringer ikke anses hensiktsmessig å bruke ytterligere ressurser på saken.

Klage fra NSB angående tilgang til Gardermoen stasjon er fortsatt til behandling.

### **Jernbanereformen**

Utgangspunktet for SJT i arbeidet med jernbanereformen er at sikkerheten ivaretas på minst samme nivå som i dag. Det har derfor vært viktig å sikre at vi har et regelverk som er tilpasset de strukturelle endringene som reformen vil medføre. Endringene i jernbanelovgivningen, som ble vedtatt i desember 2016, er med på å tydeliggjøre ansvars- og oppgavefordeling mellom aktørene, inkludert for SJT. Dette er viktige forutsetninger for en sikker og effektiv sektor. Gjennom året har SJT hatt jevnlig møter med jernbanereformprosjektet, deltatt i koordinerende møter i Samferdselsdepartementet regi og bidratt med faglige råd.

Som markedsovervåker har SJT vært opptatt av at også i konkurranse skal lave etableringsbarrierer og like vilkår ivaretas. For nye aktører kan det være vanskelig å etablere seg i et marked der NSB har konkurransefortrinn som en etablert aktør. SJT har i løpet av året fokusert på design og gjennomføring av anbudskonkurransen. SJT har gitt innspill om konkurransegrunnlag, tildelingskriterier mv. før anbudskonkurransen starter.

SJT har fulgt arbeidet med kjørevegsavgifter og ytelsesordninger tett, og har blant annet hatt flere møter med





deltagere i reformarbeidet for å veilede og informere om regelverket på området. Tilsynet har veiledet om regelverket for tilgang til vedlikeholdsanlegg (serviceanlegg) i møter med markedsaktører.

## **Brukerundersøkelser**

SJT fører tilsyn med 750 offentlige og private virksomheter innen tog, T-bane og sporvei, taubaner og fornøyelsesinnretninger. Brukerinnsikt er en systematisk del av arbeidsmetodikken, og SJT gjennomfører brukerundersøkelser fortløpende:

- Overordnede undersøkelser (hvert annet eller tredje år)
- Tilfredshet med tillatelsesprosesser (halvårlig)
- Tilfredshet med tilsyn (fortløpende etter tilsyn)
- Evaluering av alle morgenmøter og seminarer i regi av SJT.

Undersøkelsene gir SJT bedre kunnskap om tilsynsobjektene behov og opplevelse av tilsynsvirksomheten.

### **Høy tillit**

I den overordnede undersøkelsen i 2016 svarte tilsynsobjektene at de har høy tillit til måten SJT fører tilsyn på, både innen jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger. På påstanden «SJT løser oppgaven på en tillitsvekkende måte», ga tilsynsobjektene karakteren 5,1 i snitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 6 (helt enig). Til svarende svarte tilsynsobjektene 5,3 på påstanden om at «SJT bidrar til bedre sikkerhet».

I årets undersøkelse var svarprosenten 56 prosent innen jernbanevirksomheter, men langt lavere blant virksomheter innen taubane og fornøyelsesinnretninger.

Resultatene ble blant annet brukt som en del av grunnlaget for SJTs virksomhetsstrategi for perioden 2017-2020. SJT satte i gang flere tiltak på områder som dekkes i undersøkelsen i 2016, for eksempel innen internasjonalt arbeid, regelverksutvikling og risikobasert tilsyn. Også SJTs nye internettsider har lagt resultatene til grunn – med betydning for struktur, funksjonalitet og innhold.

### **Tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy**

Aktørene i jernbanebransjen er godt fornøyd med saksbehandlingen og kontakten med SJT i prosessen med å få tillatelse til å ta i bruk kjøretøy og infrastruktur. På en skala fra 1 (lite tilfreds) til 6 (svært tilfreds) er snittet i undersøkelsen på rundt 5. Svarandelen er på rundt 50 prosent.

Svarene gjør oss i stand til å gi bedre veiledning i tillatelsesprosessen. Vi opplever at aktørene finner søknadsprosessen mer forutsigbar, og vi har fokusert mer på informasjon om EU-regelverket.

### **Evalueringer**

SJT arrangerer morgenmøter for tilsynsobjektene og et stort årlig sikkerhetsseminar for jernbanebransjen. Deltakerne kan si sin mening om hvert enkelt arrangement, både når det gjelder innhold, presentasjoner og praktisk gjennomføring. Tilbakemeldingene fra deltakerne er svært gode.

Tilsynsobjektene ga karakteren 5,1 i snitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 6 (helt enig) på spørsmål om de opplevde morgenmøtene som nyttige.

SJT henter systematisk inn innspill til hvilke temaer tilsynsobjektene ønsker mer veiledning om.

### **Tilsyn**

Hvert enkelt tilsynsobjekt innen jernbane får tilsendt en spørreundersøkelse etter at tilsynsprosessen er avsluttet. Systematikken ble oppdatert mot slutten av 2016. Det er foreløpig lite erfaring med det nye systemet.



# 4 Styring og kontroll i virksomheten

## Styring og styringssystem

Statens jernbanetilsyns (SJT) ledelse har arbeidet med å effektivisere mål- og resultatstyringen slik at ressursene brukt til styring og rapportering anvendes effektivt. Arbeidet har blant annet resultert i en forenklet tertialrapportering til departementet og større sammenheng mellom den interne prosessen for resultatoppfølging og styringsdialogen med departementet.

SJT har videreutviklet styringssystemet slik at det blir bedre tilpasset virksomhetens oppgaver og behov for styring og kontroll. Det er blitt langt færre styringsdokumenter og en forbedret struktur for tilgang i den nye intranettløsningen. Den nye intranettløsningen inneholder et eget område som heter styringssystem. Policydokumenter for vesentlige fagområder er utarbeidet eller påbegynt. En ny virksomhetsstrategi for 2017-2020 er utarbeidet.

Virksomhetsstrategien 2017-2020 beskriver ambisjoner og prioritering for SJTs utvikling og arbeidsform de neste fire årene. Strategien skal bidra til å møte både bransjeendringer, teknologisk utvikling og organisatoriske endringer på best mulig måte, og er et viktig verktøy for å prioritere og planlegge.

## Produktivitetsgevinst

Reformen for å avbyråkratisere og effektivisere forutsetter at alle virksomheter skal frigjøre en produktivetsgevinst i 2016 på 0,7 prosent av driftsutgiftene. For SJT tilsvarer kravet 433 000 kroner på kapittel 1354 post 01.

SJT kan dokumentere følgende kostnadskutt fra 2015 til 2016:

Kostnader til rekruttering, inkludert ekstern bistand og annonser, er redusert med henholdsvis 378 629 kroner og 126 852 kroner, selv om rekrutteringen har økt. SJT har samtidig hatt utgifter til kompetanseheving på cirka 18 000 kroner og noe mer tidsbruk.

SJT har fulgt opp kostnadene i flere avtaler (kantine, telefonbruk, rekvisita) som samlet sett har resultert i en innsparing på 122 486 kroner uten at kvalitet eller bruk er blitt redusert.

Samlet har SJT fra 2015 til 2016 redusert kostnadene med mer enn 433 000 kroner uten at det har redusert kvalitet eller tilgang til interne tjenester.

For avdeling Taubane og fornøyelsesinnretning tilsvarer kravet 120 000 kroner på kapittel 1354 post 21. SJT har fra 2015 til 2016 fortsatt prosessen med å redusere reiseutgiftene, og reduksjonen var på 518 767 kroner.

SJT er også bedt om å dokumentere innsparing på 93 000 kroner på gebyrer ved tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger, det vil si på kapittel 4354 post 01. SJT kan ikke direkte dokumentere hvordan innsparingen vises i våre regnskaper, men moderniseringsarbeidet med tilsyn vil gi reduserte kostnader. Over tid vil også de reduserte reiseutgiftene ha effekt på gebyrsatsene og dermed også inntektsnivået.

## Registrering av arbeidstid på aktivitet

I 2016 er det startet en gradvis innføring av aktivitetsregistrering slik at deler av arbeidstiden registreres på aktivitet (prosjekt og/eller formål). Det er ledelsens behov for styringsinformasjon som ligger til grunn for innføringen. I 2016 ble i overkant av 10 årsverk ført på aktivitet. Hovedformålet med registreringen er å etablere en etterkalkyle for vurdering av gebyrsatser på området taubaner og fornøyelsesinnretninger. I tillegg registres tid på aktivitet der SJT ønsker styringsinformasjon om tidsbruk, for eksempel om ressursbruk til formålet sikring.

## Riksrevisjonen

SJT hadde møte med Riksrevisjonen 7. desember i forbindelse med forvaltningsrevisjon om overføring av gods fra vei til sjø og bane. Riksrevisjonen ønsket en redegjørelse om og svar på konkrete spørsmål om SJTs roller og oppgaver av relevans for godstransport med bane. Dette omfattet regelverk, prosesser og erfaringer med tillatelser, lisenser og sikkerhetssertifikater, tillatelser til å ta i bruk rullende materiell og infrastruktur samt tilsyns- og kontrollvirksomhet.

SJT hadde også møte 13. september med Riksrevisjonen i forbindelse med forvaltningsrevisjon om effekter av investeringer på jernbane der Jernbaneverket var revisjonsobjekt. Riksrevisjonen ønsket blant annet svar på spørsmål om godkjenning- og søknadsprosessen for infrastruktur samt en orientering om rollen som markeds-



overvåkingsorgan. Sistnevnte omfattet muligheten for å klage på tildeling av infrastrukturkapasitet belyst ved tidligere klagesak fra Flytoget.

22. juni var Riksrevisjonen i Trondheim for å kartlegge relevante aspekter knyttet til tilsynsvirksomheten med taubane- og fornøyelsesinnretninger. SJT har ikke mottatt tilbakemelding etter møtet.

### **Samlet risikovurdering for virksomheten**

SJT har gjennomført en overordnet risikovurdering knyttet til måloppnåelse tre ganger i 2016. SJT vurderer å ha hatt kontroll gjennom aktiv oppfølging av risikobildet.

Dette er de vesentlig risikoene SJT fulgte opp på:

- Implementering av nytt regelverk for taubaner og fornøyelsesinnretninger, og effekten på sikkerheten i bransjene etter at det ble klart at ikrafttredelse av lover ble utsatt
- Oppgaveveksten innen markedsovervåking og kapasitet til å løse oppgaver innen rimelig tid uten negative konsekvenser for aktører som klager, regelverksutvikling eller implementering
- Endringer i forbindelse med Jernbanepakke IV og konsekvenser for SJTs oppgaveløsning
- Ledelses- og arbeidsmiljøforhold.

SJTs viktigste ressurs er kompetanse. Det jobbes med å øke kapasitet og kompetanse på fagområdet IKT sikring og markedsovervåking for å kunne oppnå mål og levere på samfunnsoppdraget.

### **Feil og mangler avdekket ved internkontroll**

Interne registerdata for fornøyelsesinnretninger har vist seg å være mangelfull, og er fulgt opp i forbindelse med endring i gebyrforskrifter. SJT forutsetter at når nytt register for taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger tas i bruk, skal manglene være rettet.

Det ble gjennomført en sikkerhetstest i form av en inntrengningstest på SJTs nettsteder i november 2016. Ingen funn av kritisk eller høy risiko ble funnet. Seks funn av middels risiko og sju funn av lav risiko vil bli rettet opp tidlig i 2017.

### **Digitalisering og IT-prosjekter**

I 2016 publiserte SJT nye internett- og intranettsider. Samlede prosjektkostnader ble på under én million kroner, og intern ressursbruk på godt under ett årsverk.

SJT utvikler løpende skjema som våre brukere fyller ut og sender inn digitalt via vår nettside.

Løsningen har sikker innlogging via ID-porten. I 2016 mottok vår skjemaportal 3670 innsendte skjemaer, noe som er en mindre økning fra 2015 da vi mottok 3586. Som et av ti nye skjema i 2016 publiserte SJT et skjema for klassifisering av fornøyelsesinnretninger i henhold til nytt gebyrregelverk. SJT sparer virksomhetene og oss selv vesentlige ressurser da innsendte skjema har bedre datakvalitet enn alternativet samtidig som det gir SJT mulighet til å behandle data mer effektivt i henhold til våre interne rutiner.

### **Bemannings-, kapasitets- og kompetansesituasjonen i virksomheten**

SJT har tilstrekkelig bemanning for å løse samfunnsoppdraget, bortsett fra noe underkapasitet innen markedsovervåking og IKT-sikring. Oppfølging av kapasitets- og kompetansemiksen er likevel et vesentlig oppmerksomhetsområde, fordi digitalisering, nye verktøy og metoder samt oppgavetilførsel påvirker SJTs oppgavevolum og hvilken kompetanse og kapasitet som er nødvendig på sikt.

SJT har i 2016 hatt en ekstraordinær situasjon med innleie av en fungerende leder for avdeling Taubane og fornøyelsesinnretning i Trondheim ørste halvår 2016. Fra 1.8.2016 ble stillingen som avdelingsdirektør fast besatt.

Rekruttering av kompetanse til tilsyn med IKT-sikring hos våre tilsynsobjekter har ikke lyktes i 2016, og fortsetter i 2017.

### **Vesentlige forhold knyttet til personell, likestilling, HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø**

#### **HMS/Arbeidsmiljø/IA-avtale**

En overordnet HMS-policy er utarbeidet i 2016. Denne dokumenterer også SJTs mål på området, inkludert



oppfølging av IA-avtalen. SJT vurderer at virksomheten drives i samsvar med HMS-regelverket og i henhold til IA-avtalen. Ledelsen og tillitsvalgte har hatt faste halvårslige IA-møter.

Totalt sykefravær (rapporten inkluderer permisjoner og syke barn) for året er på 4,05 prosent.

SJTs korttidssykefravær (1-3 dager) for året er på 0,99 prosent. Gjennomsnittlig langtidssykefravær (over 16 dager) for året er på 2,48 prosent. SJT har et internt mål på 4 prosent for året. SJT fokuserer på tett oppfølging fra nærmeste leder og tilrettelegging for sykemeldte arbeidstakere, og benytter tjenester fra bedriftshelsetjenesten ved behov i oppfølging av sykefravær.

### Turnover

Med bakgrunn i 3 tiltredelser og 4 fratredelser i 2016, lå turnover blant faste ansatte i SJT dette året på 3,17 prosent, mot 6,9 prosent i 2015. Generell turnover inkludert engasjementer lå på 7,69 prosent i 2016.

### Likestilling og aldersfordeling

Statens jernbanetilsyn har fokusert på likestilling mellom kjønnene, noe som også reflekteres i tilsynets lønnspolitikk. Kjønnfordelingen i SJT er svært jevn.

Aldersfordeling fast ansatte – snitt			
	<i>Alle</i>	<i>Kvinner</i>	<i>Menn</i>
2013	47	43	50
2014	48	44	51
2015	48	43	52
2016	48	44	52

Kjønnfordeling fast ansatte					
	Totalt	<i>Kvinner</i>		<i>Menn</i>	
		Antall	%	Antall	%
Fast ansatte pr. 31.12					
2013	57	27	47	30	53
2014	56	28	50	28	50
2015	62	31	50	31	50
2016	61	30	49	31	51

I tabellen under er «snittlønn for alle fast ansatte» angitt som 100 prosent. Snittlønn for kvinner var 94 prosent av snittlønn for hele SJT, mens tilsvarende tall for menn er 106 prosent.

Lønnsforskjellen mellom kvinner og menn i SJT kan forklares med to forhold; 1) Stillinger som krever mindre akademisk bakgrunn, og som dermed også er lavere lønnet, er i stor grad besatt av kvinner. 2) Snittalder for mannlige ansatte er en del høyere enn for de kvinnelige ansatte.

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



## ***Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn***

Det er et personalpolitisk mål for SJT å oppnå en balansert alders- og kjønns sammensetning og å rekruttere personer med innvandrerbakgrunn når de er kvalifisert. Statens jernbanetilsyn er en «IA-virksomhet».

SJT vurderer alle søkere likt, uavhengig av etnisk bakgrunn. Søkere med innvandrerbakgrunn fra landgruppe 2 (jf. SSBs definisjon) innkalles alltid til intervju når de er kvalifisert for stillingen. Det er ikke tilsatt nye medarbeidere med innvandrerbakgrunn i 2016.

## ***Ansatte/søkere med nedsatt funksjonsevne***

Søkere på utlyste stillinger som oppgir å ha redusert funksjonsevne og som er faglig kvalifisert, kalles alltid inn til intervju. I 2016 har ingen søkere oppgitt nedsatt funksjonsevne.

Minst like viktig som å rekruttere medarbeidere med nedsatt funksjonsevne er det å ta vare på eksisterende ansatte som plutselig eller over tid gjennom sykdom eller skader havner i kategorien «person med nedsatt funksjonsevne». SJT er seg bevisst dette ansvaret og sørger gjennom dialog med den det gjelder for god tilrettelegging og tilpasning av oppgaver og rammer. Slik kan de det gjelder få tilpasset sin arbeidssituasjon og bli stående i arbeid selv om premissene og kapasiteten er endret eller redusert.

## ***Beskyttelse mot trakassering***

SJT har egne rutiner for å håndtere mobbing og trakassering. Det har ikke vært stadfestet slike forhold i arbeidsmiljøet i 2016.

## ***Lærlinger i staten***

SJT har ingen egne lærlingeplasser, men har over mange år tilrettelagt praksisplasstilbud og har hatt to studenter fra Universitetet i Oslo tilknyttet virksomheten også i 2016.

SJT er en liten virksomhet, og har få fagområder som er aktuelle for lærlinger. I tillegg er mange av SJTs driftsoppgaver som ellers kunne vært aktuelle for lærlinger, ivaretatt av avtaler med eksterne samarbeidsparter som Direktoratet for økonomistyring og IT-driftsleverandør.

SJT har vurdert muligheten for å dele en læreplass med en tilsvarende mindre virksomhet, men har fått anbefalt å unngå en slik deling med bakgrunn i geografisk spredning og adkomst til kontorene, noe som ville kunne skape en vanskelig hverdag for en lærling.



# 5 Vurdering av fremtidsutsikter

Statens jernbanetilsyn (SJT) har gradvis blitt tilført nye oppgaver og ansvarsområder. Sikkerhet og samtrafikkevne på jernbanen var opprinnelige tilsynsområder. Porteføljen omfatter i dag også tilsyn med sikring på jernbane, tilsyn med taubaneverksomheter og fornøyelsesinnretninger, markedsovervåking av jernbanemarkedet og tilsyn med passasjerrettigheter på jernbane.

Tilsyn med sikring gjennom 2016 har avdekket store mangler ved virksomhetenes risikostyring. Sikring er derfor ett av tre prioriterte temaer for tilsyn på jernbane i 2017.

Regjeringens jernbanereform påvirker SJTs arbeidsoppgaver i noe grad. Bane NOR SF har fått en sikkerhetsgodkjenning av SJT etter en omfattende, men godt strukturert søknadsprosess. Regjeringens utlyste anbud om trafikkering av flere jernbanestrekninger kan føre til at SJT skal føre tilsyn med flere aktører. På lengre sikt kan reformen også føre til omfordeling av roller og ansvar i Jernbane-Norge. Endringene kan ha konsekvenser for tilsyn med sikkerhet, samtrafikk og konkurranse – kjerneområder for SJT.

Regjeringen har bedt SJT om å utrede gebyrfinansiering for jernbane. Bakteppet er omveltningene i jernbanesektoren som skjer både nasjonalt og internasjonalt, med jernbanereform, EUs jernbanepakke IV, potensielt mer konkurranse og flere aktører. SJT påregner at utredningen vil kreve ressurser fra alle fagavdelinger over flere måneder, inntil en rapport foreligger senest i november 2017.

EUs ambisjoner for jernbanen fører til reguleringer i form av direktiver, forordninger, felles metoder for sikkerhetsstyring og tekniske spesifikasjoner for samtrafikk. Reguleringene tas fortløpende inn i EØS-avtalen og norsk rett.

EUs jernbanepakke IV er et omfattende uttrykk for ambisjonsnivået. Dette samtrafikkdiriktivet skal gi økt konkurranse på og om jernbanemarkedet i Europa. I likhet med den norske jernbanereformen kan jernbanepakke IV føre til at SJT får flere oppgaver med tilsyn og markedsovervåking for å sikre sunn konkurranse og like vilkår, klagebehandling og markedsanalyse.

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) vil få en utvidet rolle i forbindelse med jernbanepakke IV, blant annet knyttet til å utstede sikkerhetsattestater og tillatelser til å ta i bruk rullende materiell. En såkalt One Stop Shop i ERA for slike søknader skal være operativ i juni 2019.

ERA vil fortsatt være avhengig av et nært samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter, både av hensyn til kapasitet og kompetanse. ERA vil blant annet måtte innhente uttalelser fra berørte medlemsstater i forbindelse med virksomhetenes søknadsprosesser. SJT vil ha hyppigere dialog med ERA og muligens en redusert oppfølging og dialog med den enkelte søkeren. SJTs behov for endret kompetanse og kapasitet vil ventelig være lite, selv om det fortsatt er uklart i hvilket omfang arbeidsprosesser, prioriteringer og ressursbruk vil måtte endres.

Det europeiske SERA-direktivet vil gi markedsovervåkingsorganet på jernbane en styrket og uavhengig stilling. Det er for tidlig å si hva dette kan bety for rolle, organisering og oppgaver i SJTs seksjon for markedsovervåking.

SJT har utarbeidet nytt regelverk og ny tilsynsmetodikk og gebyrstruktur for tilsyn med taubaneverksomheter og fornøyelsesinnretninger i park og tivoli. SJT har blant annet ferdigstilt forskrift om taubaner og forskrift om fornøyelsesinnretninger. Forskriftene vil ventelig tre i kraft når ny taubanelov og ny lov om fornøyelsesinnretninger vedtas, antakelig første halvår 2017. SJT vil fortsette å informere de berørte bransjene om endringer i regelverk, tilsynsmetodikk og gebyrstruktur.

Nye oppgaver innen sikring på jernbane har ført til behov for flere ressurser i SJT. Stadig flere saker om konkurranse og like vilkår på jernbanen kan kreve økt ressurstilgang også innen markedsovervåking.

SJT tar sikte på å kunne håndtere endringer som følge av jernbanereform og grensedragningen overfor ERA med å effektivisere og prioritere oppgaver innenfor eksisterende budsjett. Det vil bli større klarhet om dette er realistisk i løpet av 2017-2018 når flere detaljer om jernbanereformen og jernbanepakke IV kommer til syne, og nødvendige endringer i arbeidsform og oppgaver hos SJT kan konkretiseres.

Innen tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger, samt videre regelverksutvikling på dette området, vurderer SJT at effektivisering og metodeendring skal gi tilstrekkelig handlingsrom uten ytterligere ressurser.



# 6 Ledelseskommentar årsregnskapet 2016

## Formål

Statens jernbanetilsyn (SJT) ble opprettet i 1996 og er underlagt etatsstyring fra Samferdselsdepartementet.

SJT er et ordinært forvaltningsorgan og fører regnskap i henhold til kontantprinsippet, slik det fremgår av prinsippnoten.

## Bekreftelse

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

## Vurderinger av vesentlige forhold

I 2016 har Statens jernbanetilsyn samlet disponert tildelingen på utgiftssiden på kr 82 779 210 som består av kr 81 949 210 i ordinær bevilgning, samt kr 830 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde. I tillegg kom totalt kr 3 507 210 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2015, jf. note A. Merinntekter på kr 54 091, jf. note B, er i sin helhet knyttet til taubane og fornøyelsesinnretninger. Netto mindretgift i 2016 på kr 2 603 474 for kap/post 135401 og kr 313 370 på kap/post 135421, samt merinntekt kr 54 091 på kapittel/post 435401 søkes overført til 2017.

Statens jernbanetilsyns gebyrintekter utgjør kr 13 728 091, jf. note 1. Inntektene fra årsgebyr er stort sett forutsigbare, da det totale antallet anlegg og innretninger er relativt stabilt fra år til år. Større usikkerhet er knyttet til øvrige inntekter, der det er vanskelig å anslå antall søknader om nye driftstillatelser pr. år. I 2016 fikk SJT lavere inntekter knyttet enn estimert for fornøyelsesinnretninger, og det var det en nedgang i antall driftsledersertifiseringer.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har Statens jernbanetilsyn brukt kr 52 173 586 til lønn og sosiale kostnader, jf. note 2. Dette utgjør 63 prosent av den disponible tildelingen.

Leiekostnader inkl. felleskostnader for lokaler utgjør kr 10 556 357, som tilsvarer 13 prosent av den disponible tildelingen, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr 31.12.16 kr 2 404 114. Oppstillingen av artskontorapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av.

## Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Statens jernbanetilsyn. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per 15.3.2017, men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2017. Beretningen er unntatt offentlighet fram til Stortinget har mottatt Dokument 1 fra Riksrevisjonen.

Oslo 15.3.2017



**Erik Ø. Reiersøl-Johnsen**

Direktør

Statens jernbanetilsyn



# Prinsippnote årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2016 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

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

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

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

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

## Bevilgningsrapporteringen

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

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

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

## Artskontorrapporteringen

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





# 6 Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2016							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2016	Merutgift (-) og mindretgift
1354	Driftsutgifter	01			65 905 850	63 302 376	2 603 474
1354	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	21			16 873 360	16 559 990	313 370
1633	Nettoordning for mva. i staten	01			0	3 344 068	
<i>Sum utgiftsført</i>					82 779 210	83 206 435	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2016	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	01			13 674 000	13 728 091	54 091
5309	Tilfeldige inntekter	29				81 060	
5700	Arbeids-giveravgift	72				6 340 424	
Sum inntektsført					13 674 000	20 149 575	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						63 056 859	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					15 234 663	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-78 257 686	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-33 836	
Sum rapportert						0	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
Konto	Tekst				31.12.2016	31.12.2015	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-2 404 113,97	-2 370 278	-33 836

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



## Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135 401	3 099 850	62 806 000	65 905 850
135 421	407 360	16 466 000	16 873 360
435 401		13 674 000	13 674 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-) / mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter/ mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp*	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135 401		2 603 474		2 603 474				2 603 474	3 140 300	2 603 474
135 421		313 370		313 370				313 370	823 300	313 370
435 401	«kan nyttes under post 01»			0	54 091			54 091		54 091

\*Maksimalt beløp som kan overføres er 5 prosent av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». Se 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 mulig overførbart beløp i henhold til R-2/2017 med kr 2 603 474 for kap./post 135401, kr 313 370 for kap./post 135421 og kr 54 091 for kap./post 435401

#### Merinntektsfullmakter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2016 ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2015-2016), 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 merverdigavgift knyttet til overskridelsen. Statens Jernbanetilsyn inngår i nettoordningen for merverdigavgift.

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

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2016 ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2015-2016), gitt fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2016. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften.



# 6 Artskontorapportering

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2016			
	Note	2016	2015
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	13 648 606	12 127 827
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinntekter	1	74 959	1 156 692
Andre inntekter	1	0	0
<b>Sum inntekter fra drift</b>		<b>13 723 566</b>	<b>13 284 519</b>
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	52 173 586	52 850 556
Andre utbetalinger til drift	3	26 422 846	26 694 458
<b>Sum utbetalinger til drift</b>		<b>78 596 433</b>	<b>79 545 014</b>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>64 872 867</b>	<b>66 260 495</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	4 525	13 027
<b>Sum investerings- og finansinntekter</b>		<b>4 525</b>	<b>13 027</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	1 264 703	61 170
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8,B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	1 231	2 198
<b>Sum investerings- og finansutgifter</b>		<b>1 265 934</b>	<b>63 368</b>
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>1 261 409</b>	<b>50 341</b>
<b>Innkrevningsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	213 480
<b>Sum innkrevningsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>		<b>0</b>	<b>213 480</b>
<b>Tilskudsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetaling av tilskudd og stønader	7	0	0
<b>Sum tilskudsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		81 060	78 116
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		6 340 424	6 434 065
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		3 344 068	2 855 042
<b>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</b>		<b>-3 077 416</b>	<b>-3 657 140</b>
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>63 056 859</b>	<b>62 440 217</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2016</b>	<b>2015</b>
Fordringer			55 365
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-2 416 100	-2 426 054
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		11 986	411
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>8</b>	<b>-2 404 114</b>	<b>-2 370 278</b>



**Note 1 Innbetalinger fra drift**

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer m.m. – driftsinntekt	12 676 756	11 991 927
Gebyr for autorisasjon	106 950	135 900
Gebyr for timebaserte tjenester	864 900	0
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>13 648 606</b>	<b>12 127 827</b>
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
<b>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	74 959	1 156 692
<b>Sum salgs- og leieinnbetalinger</b>	<b>74 959</b>	<b>1 156 692</b>
<i>Andre innbetalinger</i>		
<b>Sum andre innbetalinger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>13 723 566</b>	<b>13 284 519</b>

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

Post 21	4354 SJT	31.12.2016	31.12.2015
Artskonto	Tekst	NOK	NOK
<b>Taubane:</b>			
3700	Årsgebyr	8 035 539	7 852 429
3702	Driftsledersertifisering	106 950	135 900
3703	Gebyr for øvrige tjenester	497 000	0
3230	Fakturerbart tilsyn	0	360 000
3235	Øvrige inntekter inkludert MIP	46 700	411 241
<b>Fornøyelsesinnretning*:</b>			
3700	Årsgebyr	4 641 217	4 139 498
3703	Gebyr for øvrige tjenester	367 900	
3230	Fakturerbart tilsyn	28 259	385 451
3235	Øvrige tjenester	0	0
SUM		13 723 566	13 284 519
<b>Totalt</b>		<b>13 723 566</b>	<b>13 284 519</b>

\*Tidligere «Park og tivoli».



**Note 2 Utbetalinger til lønn**

	31.12.2016	31.12.2015
Lønn	44 835 616	45 311 872
Arbeidsgiveravgift	6 340 424	6 434 065
Pensjonsutgifter	0	0
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-1 013 418	-1 093 562
Andre ytelser	2 010 964	2 198 181
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>52 173 586</b>	<b>52 850 556</b>
Antall årsverk	57,4	57,4

**Note 3 Andre utbetalinger til drift**

	31.12.2016	31.12.2015
Husleie	9 701 468	9 395 600
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	854 889	1 130 438
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	0	4 962
Mindre utstysanskaffelser	960 292	759 697
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 330 828	1 343 553
Kjøp av fremmede tjenester	7 333 988	6 437 566
Reiser og diett	3 486 983	3 945 143
Øvrige driftsutgifter	2 754 399	3 677 499
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>26 422 846</b>	<b>26 694 458</b>

**Note 4 Finansinntekter og finansutgifter**

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	4 525	13 027
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>4 525</b>	<b>13 027</b>

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Utbetaling av finansinntekter</i>		
Renteutgifter	1 231	2 198
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>1 231</b>	<b>2 198</b>



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

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	0	0
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Beredskapsanskaffelser	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende*	1 264 703	61 170
<b>Sum utbetalt til investeringer</b>	<b>1 264 703</b>	<b>61 170</b>

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

\*Beløpet gjelder i sin helhet kostnader til utskifting av PC-er og mobiltelefoner.

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

	31.12.2016	31.12.2015
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)	0	213 480
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>	<b>0</b>	<b>213 480</b>

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

	31.12.2016	31.12.2016
<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

		31.12.2016	31.12.2016	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
<b>Finansielle anleggsmidler</b>				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Omløpsmidler</b>				
	Kundefordringer	211 477	0	211 477
	Andre fordringer	0	0	0
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>211 477</i>	<i>0</i>	<i>211 477</i>
<b>Langsiktige forpliktelser</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld	-2 558 228	0	-2 558 228
	Skyldig skattetrekk	-2 416 100	-2 416 100	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	11 986	11 986	0
	<i>Sum</i>	<i>-4 962 342</i>	<i>-2 404 114</i>	<i>-2 558 228</i>
	<b>Sum</b>	<b>-4 750 865</b>	<b>-2 404 114</b>	<b>-2 346 751</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*
<i>Aksjer</i>							
<i>Selskap 1</i>							
<i>Selskap 2</i>							
<i>Selskap 3</i>							
<b>Balansført verdi 31.12.2016</b>							<b>0</b>

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

