

# Årsrapport 2023



# Innhold

<b>1 Leders beretning</b> .....	3
---------------------------------	---

## **2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall**

2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder .....	5
2.2 Organisasjon og ledelse .....	6
2.3 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter .....	6
2.4 Administrative nøkkeltall .....	7
2.5 Medarbeidere .....	7
2.6 Lærling i SJT .....	9
2.7 Konsulentbruk .....	9
2.8 Desentralisert arbeid .....	9

## **3 Aktiviteter og resultater**

3.1 Styringsparametere, aktiviteter og overordnet måloppnåelse .....	10
3.2 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå på jernbanen .....	12
3.3 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for taubaner .....	16
3.4 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for fornøyelsesinnretninger .....	17
3.5 Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder .....	18
3.6 Samfunnssikkerhet .....	20
3.7 EØS-arbeid .....	20

## **4 Styring og kontroll i SJT**

4.1 Effektiviseringstiltak .....	22
4.2 Risikovurderinger og internkontroll .....	22
4.3 Tilgjengeliggjøring av offentlige data .....	23

## **5 Oppdrag fra SD i 2023**

5.1 Oppdrag fra SD i 2023 med status .....	24
--	----

## **6 Vurdering av fremtidsutsikter**

6.1 Vurdering av fremtidsutsikter .....	25
---	----

## **7 Årsregnskap**

Ledelseskommentar årsregnskapet 2023 .....	26
Prinsippnote årsregnskapet .....	27
Bevilgningsrapportering med noter .....	28
Artskontorrapportering med noter .....	30

# 1 Leders beretning

## Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå

Overordnet mener jeg at det i 2023 var god sikkerhet og sikring på jernbane, trikk og T-bane og god samtrafikkveie på jernbane. Det var også god sikkerhet i taubaner og fornøylesinnretninger.

Tilsyn ble planlagt basert på risiko. Det vil si at temaer for tilsyn og virksomheter velges ut fra der vi vurderer at effekten er størst. Risikobildene for bransjene tegnes på grunnlag av blant annet uønskede hendelser, bekymringsmeldinger, varsler og tilrådninger, tidligere søknadsprosesser, tidligere tilsyn og hvor lang tid som har gått siden forrige tilsyn.

Vi har samordnet formen på og innholdet i tilsynsrapportene på tvers av bransjene. Målet er at tilsynsrapportene skal bli enklere å forstå og følge opp for mottakeren.

### Jernbane

På jernbanen var et av de prioriterte temaene i 2023 rapportering av uønskede hendelser fra virksomhetene og hvordan de bruker hendelsene i risikovurdering av driften. Vi prioriterte spesielt godsselskapene. De ser ut til å ha størst utfordringer med bruk av uønskede hendelser. Vi har oppnådd at feil på materiell i større grad blir vurdert ut fra om de kan ha konsekvenser for sikkerheten. Det er viktig læring for å unngå ulykker.

Usikrede planoverganger var også i 2023 et område vi fulgte tett. Det er mange slike planoverganger i Norge, og risikoen for uønskede hendelser er stor.

Virksomhetenes oppmerksomhet om sikring har endret seg. De har nå styringssystemer for sikring, men det er fortsatt betydelige mangler ved hvordan systemene tas i bruk. I tilsynet med sikring har vi brukt veiledning aktivt overfor aktørene.

Vårt tilsyn med samfunnsikkerhet dekkes i all hovedsak gjennom tilsynsprogrammet og tillatelsesprosessene. Vi følger EUs regelverksarbeid og deltar i mange arbeidsgrupper under EU-kommisjonen og Det europeiske jernbanebyrået (ERA). Vi kan ikke følge alt arbeid med regelverk like tett. Derfor prioriterer vi ressursene basert på føringer fra Samferdselsdepartementet (SD), hvor stor betydning sakene kan få for Norge, og hvor stor mulighet vi har til å påvirke utfallet.

### Taubane

Vi har belyst kravene til sikkerhetsstyring stegvis for å bidra til økt kunnskap og etterlevelse av regelverket. Vi har også informert om den nye taubaneforskriften som trådte i kraft fra 1. juli 2023 og de viktigste endringene for virksomhetene. En vesentlig endring i forskriften er at det ikke lenger er et krav å sertifisere driftslederen.

Vi har hatt særskilt oppmerksomhet mot vedlikehold og redningsberedskap i stolheis i 2023.

Virksomhetene skal gjennomføre uavhengige inspeksjoner av utmattingsbelastede komponenter og magnetinduktiv testing av ståltau. Tilsyn har vist at mange virksomheter ikke gjennomfører spesielle inspeksjoner slik regelverket krever. Vi har i større grad brukt sanksjoner – som varsling av stans – hvis spesielle inspeksjoner ikke er gjennomført. I noen tilfeller har vi også stanset virksomheter. At vi stanser virksomheter som ikke gjør nødvendig vedlikehold, øker sikkerheten for brukerne.

### Fornøylesinnretning

Vi har gjennomført brukertester for å samle informasjon om hvordan bransjen forstår tivoliforskriften som trådte i kraft 1. januar 2023. Resultatene skal vi bruke til å endre forskriftsteksten, og i kommentarer og veiledning. Målet er å øke forståelsen og etterlevelsen av regelverket.

Vi gjennomførte et større prosjekt for å forenkle søknadsprosessene ved å legge bedre til rette for målgruppene. Før prosjektet gjennomførte vi en omfattende kartlegging for å få innsikt i hva virksomhetene synes er vanskelig. Disse måleparameterne vil vi følge fremover.

Sommeren 2023 skjedde det alvorlige ulykker og hendelser i berg-og-dal-baner i land utenfor Norge. Vi fulgte derfor opp innretninger i Norge med mulige sammenlignbare komponenter.

Før sommeren hadde vi en stor saksmengde for nye fornøylesinnretninger som bransjen ønsket å ta i bruk i sommersesongen. Med ekstraordinær innsats ble dette løst.

## Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder

Kommersielt er jernbanemarkedet fortsatt krevende. Regelverket om etablering på like vilkår etterleves ikke godt nok, det er få aktører i markedet og barrierene for å etablere seg er betydelige.

SJT skal behandle klager fra jernbaneforetak og andre søkere som mener de ikke har fått rettighetene sine oppfylt når det gjelder blant annet tilgang til spor, serviceanlegg og tjenester i serviceanlegg. I 2023 mottok vi flere nye klager.

De fleste klagene vi mottar er knyttet til Bane NOR som infrastrukturforvalter og driver av serviceanlegg, for eksempel stasjoner og godsterminaler. Bane NOR følger stort sett opp pålegg i konkrete klagesaker innen fristen. Men vi ser også at brudd på de samme reglene i jernbaneforskriften gjentar seg.

Forten å behandle klagesaker veileder vi aktørene om hvilke plikter og rettigheter de har og hvordan regelverket skal forstås. Målet er at aktørene selv skal finne løsninger som er i samsvar med reglene om markedsadgang.

## Økonomi og styring

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

Oslo, 15.03.2024



**Erik Ø. Reiersøl-Johnsen**

Direktør

Statens jernbanetilsyn

# 2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

## 2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder

Statens jernbanetilsyn (SJT) er et forvaltningsorgan underlagt SD.

SJTs instruks og overordnede ansvar:

- Statens jernbanetilsyn er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomhet underlagt jernbanelovgivningen, taubanelovgivningen og tivolilovgivningen.
- Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporvei og forstadsbane, samt taubaner og fornøyelsesinnretninger.
- Tilsynet skal være en pådriver for sikker og hensiktsmessig jernbane i tråd med overordnede mål for samferdselspolitikken. Videre skal Statens jernbanetilsyn være pådriver for en sikker transport med taubaner og for sikkerheten i fornøyelsesinnretninger.
- Statens jernbanetilsyn skal arbeide for at virksomhet underlagt jernbanelovgivningen utøves på en sikker og hensiktsmessig måte til det beste for miljøet, de reisende, banens personale og publikum i alminnelighet.

Innen alle bransjene er det SJTs oppgave å fremme norske interesser i europeisk utvikling av regelverk. Oppfølging av regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det blir etablert et felles, grensekryssende og velfungerende jernbanesystem i Europa.

SJTs oppgaver oppsummert:

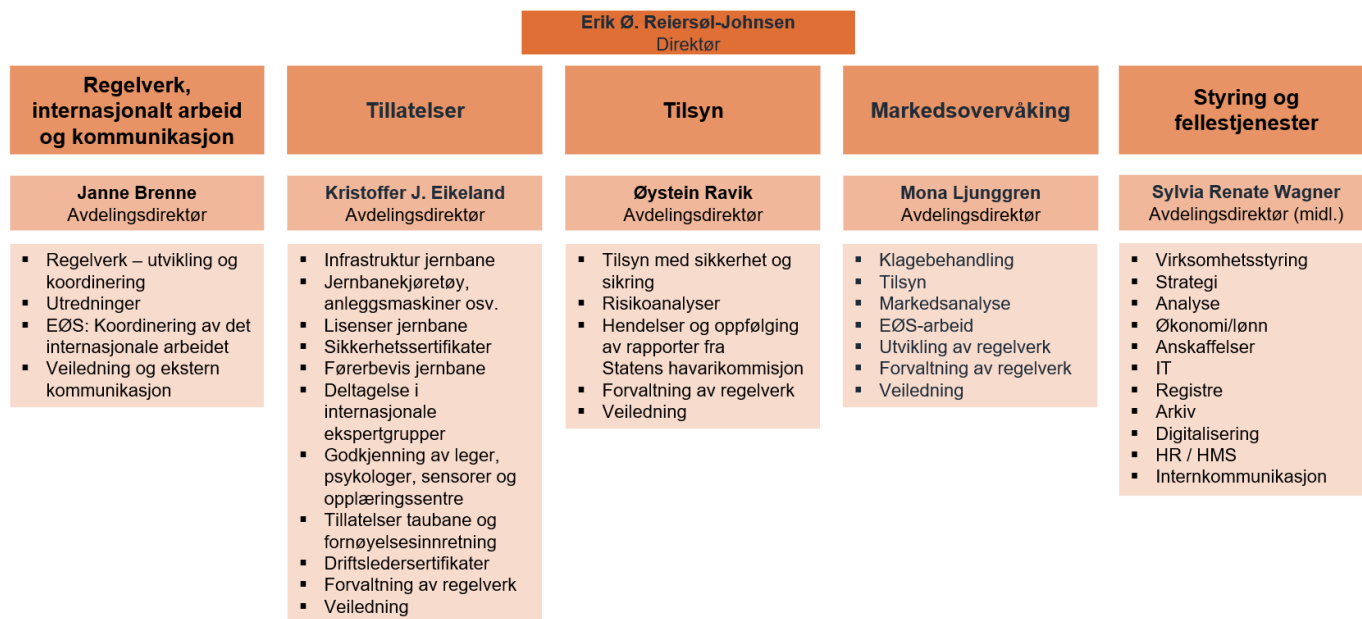
- Vi fører tilsyn med at regelverket blir etterlevd.
- Vi gir tillatelser.
- Vi utvikler nasjonale regler og innarbeider EØS-regelverk.
- Vi informerer om kravene i regelverket.
- Vi overvåker og vurderer tilstanden.
- Vi deler kunnskapen vår med tilsynsobjekter og samfunnet.
- Vi samarbeider nasjonalt og internasjonalt.

**Tabell 1** viser virksomheter SJT fører tilsyn med og noen nøkkeltall for de siste tre årene.

<b>Jernbaneselskaper</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Norske infrastrukturforvaltere for jernbanevirksomhet	2	2	2
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk på jernbanenettet	8	8	8
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk på jernbanenettet	5	5	5
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for trafikk på sidespor og museumsbaner	14	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	7	7	7
Norske jernbaneselskaper som kjører trikk	3	3	3
Norske jernbaneselskaper som kjører T-bane	1	1	1
Lokførere med gyldig førerbevis	2184	2282	2313
<b>Virksomheter med fornøyelsesinnretninger</b>			
Virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	260	273	270
Fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse	662	660	659
<b>Virksomheter med taubaneanlegg</b>			
Virksomheter med driftstillatelse for taubaneanlegg	345	338	331
Taubaneanlegg med driftstillatelse	797	780	772

## 2.2 Organisasjon og ledelse

Ved årets slutt hadde SJT 60 fast ansatte og tre midlertidig ansatte. 10 stillinger var ubesatt, med planlagte rekrutteringsprosesser ved årsskiftet. 12 ansatte har kontorsted i Trondheim, de øvrige i Oslo. Organisasjonskartet under viser avdelingene og hovedoppgavene deres.



## 2.3 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter

Tabell 2 viser fellesstatlige administrative og økonomiske indikatorer for SJT de siste tre årene. Se kommentarer til tallene under tabellen.

Økonomiske referanseindikatorer	2021	2022	2023
Lønnsutgifter per årsverk (KPI 1)	1 083 712	1 150 144	1 240 356
Totalutgift per årsverk (KPI 2)	1 569 432	1 685 647	1 657 151
Lønnsutgiftsandel (KPI 3)	69,1 %	68,2 %	74,8 %
Andel administrative utgifter (KPI 4)	28,0 %	27,5 %	21,2 %
Andel administrative utgifter per årsverk (KPI 5)	439 402	463 533	351 707

### KPI 1: Lønnsutgifter per årsverk

Et uvanlig godt lønnsoppgjør (for arbeidstakere) er hovedårsaken til den ekstra økningen i «Lønnsutgifter per årsverk».

### KPI 2: Totalutgift per årsverk

Hovedårsaken til redusert totalkostnad per årsverk er lavere utgifter til leie av kontorlokaler i 2023. I 2022 betalte vi også leie for både gamle og nye lokaler deler av året.

### KPI 3: Lønnsutgiftsandel

Kostnader til leie av kontorlokaler er vesentlig redusert etter at vi flyttet inn i nye lokaler. Bruk av og utgifter til konsulenter er også redusert. Lønnsutgiftsandelen vil derfor vektas høyere i 2023 og trolig også fremover.

### KPI 4: Andel administrative utgifter

Andelen synker som følge av reduserte leieutgifter til kontorlokaler og konsulenter i 2023.

### KPI 5: Administrative utgifter per årsverk

Se kommentarer under KPI 4.

## 2.4 Administrative nøkkeltall

**Tabell 3** viser administrative nøkkeltall som utgjør grunnlaget for informasjon om SJT på Direktoratet for økonomistyrings nettside: <https://statsregnskapet.dfo.no/>

Nøkkeltall	2021	2022	2023
Antall ansatte (faste og midlertidige)	78	66	63
Antall planlagte årsverk (faste og midlertidige)	69,7	69,9	73
Antall utførte årsverk (faste og midlertidige)	62,9	59,4	58,8
Samlet tildeling post 01–99 i NOK	103 072 000	102 535 000	101 733 000
Utnyttelsesgrad post 01–99 (%)	95,8 %	97,6 %	95,7 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	98 780 061	100 093 714	97 390 770
Personalkostnader (lønn og sosiale kostnader)	68 208 824	68 295 579	72 895 696
Personalkostnader i % av driftsutgifter	69,1 %	68,2 %	74,8 %
Personalgift per årsverk	1 083 712	1 150 144	1 240 356

## 2.5 Medarbeidere

### Bemanning

**Tabell 4** viser noen nøkkeltall for bemanningen ved årets slutt.

Nøkkeltall	2021	2022	2023
Fast ansatte	70	61	60
Midlertidig ansatte	8	4	3
Gjennomsnittsalder	46	49	50
Turnover	5,3 %	18 %	14 %
Sykefravær totalt	5,0 %	7,2 %	7,2 %
Korttidsfravær	1,6 %	2,6 %	2,8 %
Langtidsfravær	3,3 %	4,7 %	4,4 %

*Alle tall er hentet fra HR og Innsikt. Noen tall fra tidligere årsrapporter er korrigert.*

*Turnover er beregnet ut fra definisjonen angitt i Statens personalhåndbok pkt. 6.3.3.5. Delingstallet vi har brukt for å angi prosenttallet er antall ansatte ved årets start.*

Ved utgangen av 2023 hadde SJT 63 ansatte. At vi er færre ansatte skyldes flere ubesatte stillinger som vi rekrutterer til. De midlertidig ansatte er personer som fyller opp ubesatte stillinger, samt en ansatt som arbeider på pensjonistvilkår.

Gjennomsnittsalderen er økt til 50. Grunnlaget er lite, så endringer i bemanningen fører til forholdsvis store utslag i gjennomsnittsalder.

Turnover var 14 prosent i 2023, mot 18 prosent i 2022.

Den lave turnoveren i pandemiårene 2020 og 2021 ble avløst av en topp i 2022. Vi vurderer at tallet for 2023 viser at vi gradvis går tilbake til et forventet nivå.

Vi lyktes ikke å rekruttere til alle ubesatte stillinger ved utløpet av 2023. Ved årets slutt hadde vi 10 ubesatte stillinger. Dette fører til ekstra arbeidsbelastning for de ansatte. Vi blir også mer sårbare ved fravær.

I 2024 vil vi arbeide bevisst med å motvirke turnover i tillegg til å fylle opp de ubesatte stillingene.

Sykefraværet var ved årets slutt på 4,4 prosent, en reduksjon siden 2022. SJT har trykk på arbeidet med å forebygge sykefravær. Dette gjør vi med tett kontakt mellom leder og ansatt, fleksibel arbeidstid og hjemmekontorløsning for de aller fleste.

Mesteparten av korttidsfraværet skyldes sesongbetingede luftveisinfeksjoner. Langtidsfraværet gjelder enkeltpersoner som følges opp i henhold til rutiner for å følge opp fravær og å legge til rette.

## Likestilling

Tabell 5 viser forskjeller mellom kvinner og menn med hensyn til:

- kjønnsbalanse totalt i virksomheten
- midlertidig ansatte
- deltidsansatte

År	Fast ansatte		Midlertidig ansatte		Deltidsansatte	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2021	37	33	4	3	2	1
2022	29	32	3	1	0	1
2023	26	34	2	1	0	1

Alle tall er hentet fra HR og Innsikt. Noen tall fra tidligere årsrapporter er korrigert.

Tabell 6 viser lønnsforskjeller mellom kvinner og menn totalt og i seks stillingskategorier. Tall er kun oppgitt for stillingskategorier med fem ansatte eller mer.

Stillingskategorier	År	Kjønnsbalanse		Brutto månedslønn i gjennomsnitt	
		Kvinneandel i prosent	Ansatte i alt	Kvinner andel i prosent	Alle ansatte
I alt i virksomheten	2023	45,2	63	88,8	882 271
	2022	50	65	84,0	811 597
	2021	46,8	77	83,8	757 763
Toppledelse (direktør)	2023	0	1	-	-
	2022	0	1	-	-
	2021	0	1	-	-
Mellomledelse (avdelingsdirektører)	2023	40,0	5	99,0	1 160 142
	2022	40,0	5	97,8	1 092 185
	2021	40,0	5	97,7	1 065 963
Senioringeniører	2023	21,1	19	96,7	924 188
	2022	28,6	21	97,1	865 479
	2021	33,3	24	92,6	825 759
Seniorrådgivere	2023	43,9	22	95,8	861 652
	2022	63,0	27	95,5	776 326
	2021	66,7	30	94,1	746 730
Seniorsekretærer	2023	2	2	-	-
	2022	2	2	-	-
	2021	3	3	-	-
Lærlinger	2023	1	1	-	-
	2022	1	1	-	-
	2021	1	1	-	-

Alle tall er hentet fra HR og Innsikt. Noen tall fra tidligere årsrapporter er korrigert.

SJT følger opp planen for arbeidet med likestilling og ikke-diskriminering i tråd med interne rutiner, jamfør likestillingsredegjørelsen fra 2021.

Ved utgangen av 2023 hadde SJT 63 ansatte (faste og midlertidige). Kvinneandelen var 45,2 prosent.

Å fastsette lønn for nytilsatte baserer vi på terskelverdiene utdanningsnivå/oppnådd grad og relevant arbeids-erfaring/lønnsansiennitet. Lønnsforskjeller mellom kjønnene kan i hovedsak forklares med alder. Gjennomsnittsalderen er 50,4. (For kvinner 48,2, for menn 52,2.)



## Medarbeidertilfredshet

MUST-medarbeiderundersøkelsen, utviklet av STAMI, ble gjennomført høsten 2022. Undersøkelsen var ny, og 35 virksomheter gjennomførte.

Vi lå innenfor gjennomsnittsverdiene for landet. Vi skåret over landsgjennomsnittet med 0,02–0,09 på faktorer som kontroll over avgjørelser, fravær av konflikt, psykologisk trygghet, balanse jobbkrav og leders tilgjengelighet. På faktorene organisasjonstilhørighet, jobbegasjement, innsjøn om å slutte i jobben, ledelsesklima og rettferdig ledelse lå vi 0,21–0,45 under landsgjennomsnittet.

Etter undersøkelsen utarbeidet vi forbedringstiltak for områdene der vi kunne skåret høyere, gjennomført i 2023.

Vi har tenkt å gjennomføre medarbeiderundersøkelsen annethvert år. Neste gang blir derfor i 2024.

## 2.6 Lærling i SJT

SJT's avdeling Styring og fellestjenester har hatt lærling i kontor- og administrasjonsfag i perioden august 2021–juni 2023. Det er bare her SJT kan ta imot en lærling. Å arbeide i fagavdelingene krever høyere utdanning.

Ettersom SJT ble godkjent lærebedrift høsten 2020, var dette den første lærlingen virksomheten har hatt. Erfaringen med lærling er at det har vært utviklende, lærerikt og godt for begge parter.

På grunn av ubesatte stillinger i avdelingen i 2023 vil vi vente til 2025 med å ta imot en ny lærling. I mellomtiden skal vi gjennomgå lærlingeprogrammet.

## 2.7 Konsulentbruk

Tabell 7 viser utvikling i kostnader for konsulentbruk.

Nøkkeltall	2021	2022	2023
Konsulentutgifter i NOK	6 269 274	3 109 947	2 373 839
Konsulentutgifter i andel av driftsutgifter (%)	6,30 %	3,10 %	2,44 %

SJT har hatt en moderat bruk av konsulent tjenester i mange år. Det er fordi vi har et overordnet mål om at aktiviteter skal gjennomføres med egne ressurser i størst mulig grad.

Når vi planlegger prosjekter og oppgaver skal vi først vurdere om vi selv kan ivareta behovet og utføre oppgaven. Dette handler også om kapasitet. Dersom vi har vurdert at nødvendig kompetanse ikke finnes internt, skal vi vurdere om kompetansen bør opparbeides internt og tilflyte organisasjonen, eller om den må kjøpes gjennom konsulenter. Sentralt i denne vurderingen er behovet over tid, samt kostnaden ved å heve kompetansen internt.

## 2.8 Desentralisert arbeid

SJT har kontor i Oslo og Trondheim. En sjettedel av de ansatte har fast kontor plass i Trondheim. De er representert i alle avdelinger med unntak av avdelingen for markedsobservasjon.

Personalpolitikken tilsier at det er mulig å inngå en avtale om å ha hjemmekontor inntil to dager i uken, alternativt sporadisk hjemmekontor etter avtale. Anledningen til å inngå en slik avtale avhenger av stilling og oppgaver. Hjemmekontor er et tilbud mange ansatte benytter seg av. For enkelte ansatte med særskilt behov er det inngått avtale om å bruke hjemmekontor mer enn i den ordinære ordningen.

Med hjemmekontor er samarbeid og møtevirksomhet på Teams en del av hverdagen til de ansatte i SJT. Vi har også vurdert at det er nødvendig med en felles fysisk arena for å sikre at vi samhandler og løser oppgaver mest mulig effektivt. En viktig andel av å løse oppgaver i SJT er å gjøre det på tvers av fagområder og avdelinger.

SJT gjennomførte en organisasjonsendring i 2019. Da var ett av hovedmålene å redusere kulturforskjeller mellom Oslo- og Trondheimskontoret, og å bygge opp en felles identitet og kultur i form av «ett SJT». Vi har langt på vei nådd dette målet, men det krever kontinuerlig oppmerksomhet og arbeid. I tillegg må vi ha formell og uformell samhandling i kollegiet. Det bygger også felles identitet og kultur. Det er vanskelig å få til dette hvis ikke de ansatte treffes fysisk.

Hensynene det er pekt på her ligger til grunn for SJT's holdning til at det ikke er hensiktsmessig å arbeide desentralisert ut over ordningen med hjemmekontor.

# 3 Aktiviteter og resultater

## 3.1 Styringsparametere, aktiviteter og overordnet måloppnåelse

### 3.1.1 Overordnet instruks – virksomhetsmål og styringsparametere

Jernbanetilsynets virksomhetsmål, og underliggende delmål er:

#### Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

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

#### Velfungerende jernbanemarkeder

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

I tråd med den overordnede instruksen vår er det utviklet styringsparametere som skal bidra til å gi styringsinformasjon for å vurdere måloppnåelsen på gitte ansvarsområder. De er dermed indikatorer for hvor vi skal rette oppmerksomheten og dermed aktivitetene våre.

Styringsparametere		2021	2022	2023
<b>Tilfredsstillende sikkerhetsnivå:</b>				
Aktører innen jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane driver sikkert				
<b>Alvorlige hendelser:</b> Antall ulykker og andre alvorlige hendelser på jernbane	TOG	761	856	889
	Trikk/ T-bane	15	41	29
<b>Avdekte alvorlige brudd:</b> Antall avdekte alvorlige brudd på regelverk på jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane	TOG	31	3	14
	TAU	20	11	32
	FIN	8	13	8
<b>Innrapporterte hendelser:</b> Antall hendelser innrapportert innen taubane og fornøyelsesinnretninger	TAU	476	253	308
	FIN	198	274	358
<b>Regelverksskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering:</b> Aktørens selvevaluering av kompetansenivå og regelverksskjennskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen.	TAU og FIN	Se avsnittene om regelverksskjennskap på side 18.		
<b>Samfunnssikkerheten på jernbanen er god</b>				
<b>Avvik sikring:</b> Antall avdekte alvorlige mangler innen beredskap knyttet til klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet, og sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner	TOG	8	20	12
<b>Jernbanesystemet fungerer som forventet (tillatelser i henhold til TSI-er)</b>				
Andel (%) av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS	TOG	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	6	6	7
<b>Velfungerende jernbanemarkeder:</b>				
Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår				
<b>Avdekte alvorlige brudd:</b> Antall avdekte brudd på regelverk som vurderes som alvorlige	TOG	Rapporteres som en del av tertial- og årsrapporter.		
Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester				
Det rapporteres iht. risikobildet og som en kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer	TOG	Rapporteres som en del av tertial- og årsrapporter.		

### 3.1.2 Aktiviteter

I tabellen under står de overordnede aktivitetene i SJT i perioden 2020–2023.

<b>SJT's kjernevirksomhet – volumantall</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Sikkerhet, sikring og samtrafikk – jernbane</b>			
Nye, fornyede og endrede sikkerhetsattestifikater/ -godkjenninger og lisenser, SJT	13	3	1
Nye, fornyede og endrede sikkerhetsattestifikater/ -godkjenninger og lisenser, ERA	<i>Nytt i tråd med EUs fjerde jernbanepakke</i>	2	4
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk infrastruktur	57	50	58
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk kjøretøy	77	121	132
Nye førerbevis	158	158	157
Tilsyn med sikkerhet	18	15	11
Dokumenttilsyn, sikkerhet	2	0	0
Tilsyn med sikring	<i>Inkludert i antallet for tilsyn for sikkerhet</i>	7	7
Dokumenttilsyn, sikring	0	2	1
Innrapporterte unike uønskede hendelser, inkludert trikk og T-bane	22.256	24.058	27.931
Avsluttede rapporter fra Statens havarikommisjon	5	5	4
<b>Sikkerhet – taubane</b>			
Nye / avsluttede driftstillatelser	19 / 24	21 / 22	13 / 14
Tilsyn	8	53	4
Dokumenttilsyn	29	39	42
Innrapporterte uønskede hendelser	462	253	308
<b>Sikkerhet – fornøyelsesinnretninger</b>			
Nye / avsluttede driftstillatelser	23 / 26	37 / 24	57 / 33
Tilsyn	4	20	16
Dokumenttilsyn	41	36	0
Innrapporterte uønskede hendelser	193	274	358

### 3.1.3 Måloppnåelse

Vår vurdering er at det er god sikkerhet og sikring på jernbane, trikk og T-bane og god samtrafikkveie på jernbanen. Det er god sikkerhet i taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger. I jernbanemarkedet er det utfordringer med at regelverket om like vilkår ikke alltid etterleves, det er få markedsaktører og betydelige barrierer for å etablere seg.

#### **Sikkerhet, sikring og samfunnssikkerhet**

Grunnlaget for vårt arbeid med sikkerhet i bransjene er søknader om sikkerhetsattestifikat og lisens fra jernbanevirksomheter og søknad om driftstillatelse fra virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretning. Virksomhetenes sikkerhetsstyringssystemer vurderes mot regelverk. Bare virksomheter som tilfredsstillter kravene får drive. Søknadsbehandlingen fører til en dialog mellom søkeren og SJT som kan gi økt forståelse og etterlevelse av regelverket hos søkeren. Jernbanevirksomhetene må søke om å fornye sikkerhetsattestifikatet minst hvert femte år. Disse utstedes for konkrete strekninger på jernbanenettet. Søknader om eventuelle endringer behandles på samme måte. I tillegg til sikkerhetsattestifikat og lisens må jernbanevirksomhetene søke om tillatelse til å ta i bruk ny eller endret infrastruktur og kjøretøy, og lokførere må ha lokførerbevis utstedt av SJT. Virksomheter med taubane måtte før ha driftsledere med godkjent driftsledersertifikat fra SJT. Dette kravet opphørte fra 1. juli 2023.

Virksomheter som får innvilget sikkerhetsattestifikat eller driftstillatelse plikter å rapportere uønskede hendelser (UH) til SJT. Innholdet i enkeltrapporter følges opp hvis sikkerhetsmessige analyser tilsier behov for det. Ellers inngår UH-rapportene i SJTs database, blant annet som grunnlag for risikobildet for de enkelte bransjene. Tilsvarende følger vi opp bekymringsmeldinger fra publikum, varsler fra ansatte og tilrådninger fra Statens havarikommisjon. Virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretninger er pålagt å dokumentere tekniske kontroller regelmessig.

Tilsyn og veiledning gjennomføres for å påse at virksomhetene arbeider systematisk for å opprettholde, og om nødvendig forbedre, det etablerte sikkerhetsnivået. Planen for tilsynsaktiviteter er basert på en vurdering av

risikobildet for virksomheter og bransjer. Risikobildene etableres på grunnlag av statistikk basert på omfanget av virksomheten, uønskede hendelser, bekymringsmeldinger, varsler og tilrådninger, tidligere søknadsprosesser, tidligere tilsyn og tid som har gått siden forrige tilsyn. Risiko- og sårbarhetsanalyser for samferdselssektoren, som ligger til grunn for SDs strategi for samfunnssikkerhet, supplerer SJTs egne risikoanalyser av jernbanebransjen. Spesielt på området sikring er strategiens prioriterte områder overlappende med SJTs vurderinger.

### ***Velfungerende jernbanemarkeder***

Som uavhengig markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet er den viktigste oppgaven vår å påse at regelverket følges slik at markedsaktørene får tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på like vilkår. Rollen som markedsovervåker følger av EUs regelverk. Vi er klageorgan for aktører som mener seg diskriminert, forskjellsbehandlet eller krenket, og tar selv initiativ til å behandle 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 EU/EØS i konkrete saker og om å utvikle felles prinsipper og praksis, og vi har et omfattende internasjonalt samarbeid gjennom arbeidsgrupper i EU/EØS. Vi deltar, både i EU/EØS og nasjonalt, i arbeidet med å utvikle regelverk for markedsovervåking.

## **3.2 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå på jernbanen**

### **3.2.1 Delmål 1: Aktørene innen jernbane driver sikkert**

#### ***Regelverk***

SJT utfører tilsyn og saksbehandling i tråd med regelverket i EUs fjerde jernbanepakke. Det gjenstår noen forpliktelser om gjennomføring. Dette gjelder blant annet notifikasjon av nasjonale regler om jernbanekjøretøy og infrastruktur. Arbeidet med dette vil pågå i 2024. Det vil føre til at jernbanekjøretøysforskriften og infrastrukturforskriften endres.

EU-kommisjonen vedtok i 2023 flere reviderte tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI). Dette gjelder TSI CCS, TSI OPE og en samlet revisjon av TSI INF, ENE, WAG, LOC&PAS, NOI og PRM. Også spesifikasjonene for infrastrukturregisteret RINF og jernbanekjøretøyregisteret ERATV er endret. Vi har hatt ute et høringsforslag om gjennomføring av reviderte TSI-er i Norge. Vi skal gjennomføre endringene i norsk rett så snart de er tatt inn i EØS-avtalen. Vi fortsetter arbeidet med å informere bransjen om endringene.

EU-kommisjonen har satt i gang en revisjon av lokførerdirektivet. Vi følger prosessen gjennom å delta og gi innspill for å fremme norsk posisjon i møterekken NSA Network, RISC og ILGGRI. Det er foreløpig ikke kommet konkrete forslag til endringer i regelverket. Arbeidet pågår i tett dialog med SD. Også Jernbanedirektoratet (ved Jernbaneskolen) og Norsk Lokomotivmannsforbund er involvert.

Vi fikk i 2022 et oppdrag om å utarbeide utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr på jernbaneområdet som grunnlag for alminnelig høring. Arbeidet pågår i henhold til plan og frister.

I supplerende tildelingsbrev nr. 5 i 2023 fikk vi i oppdrag å se på muligheten for å stille plikten til å betale årsgebyr i bero hvis fornyelsesinnretninger som ikke skal brukes de nærmeste år, blir lagret. Vi ble bedt om å vurdere om dagens regelverk for årsgebyr og teknisk kontroll inkludert unntakshjemler kan løse problemet, eller om det er nødvendig å endre regelverket. Arbeidet startes opp og ferdigstilles i 2024.

Generelt er regelverksprosessene i ERA og EU-kommisjonen vanskelige å følge og påvirke med ressursene vi rår over. Det krever mye tid av fagpersoner og jurister å få tilstrekkelig innsikt i temaer og forslag til å vurdere konsekvenser for Norge og påvirke EU-prosessene best mulig. Vi må også ha tilsvarende innsikt i forslagene til regelverk for å prioritere arbeidsinnsatsen fornuftig. Videre viser ERAs tilsyn med oss i 2023, og prosessen med å rapportere nasjonale regler på det tekniske området, at vi kan bli bedre i arbeidet med å gjennomføre EU-regelverk korrekt i Norge. Dette gjelder spesielt gjennomføringsforpliktelser som justeringer i dokumentasjon i saksbehandlingsprosessene våre, veiledning til ulike aktører og notifikasjon av nasjonale regler.

Jernbanetilsynet fortsetter med tiltak som

- kompetanseheving
- innføring av interne prosedyrer om EU-regelverksarbeid
- å sikre at vi knytter både teknisk og juridisk kompetanse til regelverksarbeidene
- interne prosedyrer for å følge med på rettsutviklingen i EU

I tråd med sikkerhetsdirektivet har vi, i samarbeid med svenske og danske myndigheter, utarbeidet en oppdatert avtale om samarbeid om tilsyn og sikkerhetssertifikater for grensekryssende trafikk. Avtalen er godkjent og signert av partene.

### **Sikkerhetssertifikater og lisenser**

Jernbaneforetak får tilgang til infrastrukturen med felles sikkerhetssertifikat. ERA er sikkerhetssertifiseringsorgan hvis søknaden gjelder flere land. For søknader som kun gjelder Norge, kan SJT velges som sikkerhetssertifiseringsorgan. Søknader behandles uansett gjennom ERAs søknadsportal one-stop shop.

I 2023 har SJT vært involvert i søknadsprosesser om fire felles sikkerhetssertifikat utstedt av ERA. Vi har bidratt med å vurdere betydningen for virksomhetenes drift i Norge. SJT har utstedt ett felles sikkerhetssertifikat i 2023. I tillegg har vi vurdert meldinger om endringer i organisasjonen hos virksomheter med sikkerhetssertifikat eller sikkerhetstillatelse, der endringene ikke har medført krav til å oppdatere sertifikat eller tillatelse. SJT har også gitt tillatelse til en ny DeBo (utpekt kontrollorgan).

### **Tillatelser infrastruktur**

Vi fattet 58 vedtak i 2023 knyttet til ny og endret infrastruktur. Det er Bane NOR som står for de fleste søknadene. Follobanen måtte stenge i flere måneder på bakgrunn av sammensatte problemer med strømforsyningen. De nødvendige utbedringene i 2023 ble meldt til SJT, men utløste ikke videre søknadsplikt.

Usikrede planoverganger var også i 2023 et område SJT fulgte tett. Bakgrunnen for at vi særlig følger opp dette temaet over flere år er det store antallet usikrede planoverganger i Norge, og at de utgjør en betydelig risiko. Der det ikke er veisikringsanlegg eller bevokning, sier regelverket at hastigheten til toget må tilpasses siktforholdene for de som skal krysse sporet. Slike tilpasninger lar seg ikke gjøre alle steder. Da må midlertidige kompenserende tiltak settes inn. Disse kan bestå av ringerutiner for å ivareta sikkerheten i kortere perioder før varige løsninger kommer på plass, som for eksempel å fjerne planoverganger og bygge kulvert.

Flere større utbyggingsprosjekter er ferdigstilt og har fått tillatelse fra SJT. Vi kan særlig trekke frem Sporveiens nye tunnel mellom Brynseng og Hellerud og Bane NORs prosjekt på strekningen Venjar–Langset.

I 2023 har vi på området for tillatelser viet særlig oppmerksomhet til å gjøre samhandlingen med Bane NOR bedre. I mange søknader får vi den siste nødvendige dokumentasjonen sent. Da kan det bli nødvendig å flytte ressurser fra andre områder til å behandle disse sakene. Konsekvensen for samfunnet kan bli stor hvis banestrekninger må stenge fordi vi ikke får behandlet søknader i tide. Vi sier nå tydeligere fra om når vi må ha siste dokumentasjon for at ufullstendig planlegging fra én søker ikke skal gå utover tidsbruken på prosjekter som er viktige for andre søkere.

Førstegangstillatelsene vi gir for infrastruktur er gjerne midlertidige og tidsbegrenset basert på midlertidige sertifikater. Ved driftsstart er det ofte slik at det ikke foreligger endelig dokumentasjon fra teknisk kontrollorgan om samsvar med relevante tekniske spesifikasjoner for samtrafikk. De aller siste verifiseringene foretas gjerne av praktiske hensyn etter noe drift. Vi har over tid erfart at Bane NOR i flere saker ikke overholder fristene for ferdigstilling og endelig verifisering etter at anlegg er tatt i bruk. Gjentatte ganger blir det søkt om å få forlenget den tidsbegrensede tillatelsen fordi endelig verifisering ikke er gjennomført etter opprinnelig plan.

Det er ikke hensiktsmessig at det er drift lenger enn strengt nødvendig før alle forhold er endelig verifisert. I 2023 måtte vi flere ganger bruke tvangsmulkt som sanksjon overfor Bane NOR for å få på plass endelig verifisering i prosjekter der drift over tid var basert på gjentatte søknader om å få forlenget de tidsbegrensede tillatelsene. På Vestfoldbanen og strekningen Farriseidet–Porsgrunn hadde det på høsten løpt en betydelig tvangsmulkt uten at det ga resultater. I november utløp også den tidsbegrensede tillatelsen på strekningen. Da forelå verken endelig verifikasjon eller søknad om utsettelse. Etter at Bane NOR ble gjort oppmerksom på den ulovlige driften og stanset, kom nødvendig dokumentasjon raskt på plass. SJT ga deretter strekningen permanent tillatelse. Vi fortsetter fremover med innskjerpet praksis for bruk av tidsbegrensede tillatelser.

### **Tillatelser kjøretøy**

Vi fattet 132 vedtak om jernbanekjøretøy i 2023. Vedtakene gjelder tillatelser til å ta i bruk nye eller ombygde jernbanekjøretøy. En større ombygging av kjøretøyflåten gjelder installasjon av ny ombordutrustning (ETCS) for det nye signalsystemet ERTMS. Kjøretøyene er da rustet til å kunne kjøre på strekninger som snart skal bygges om langs sporet med ERTMS. Vi har også fattet vedtak om tillatelser til arbeidsmaskiner, T-bane, trikk og forstadsbane, og for kjøretøy på museumsbaner. Tillatelser til transport og test av kjøretøy er også omfattet.

Vi har avklart nærmere med ERA hvordan man skal forstå regelverket om kjøretøy etter innføringen av den fjerde jernbanepakken. For kjøretøy som skal i drift på jernbanenettet foregår søknad og behandling i one-stop shop. Tillatelsene gis permanent. Rutiner for å behandle søknader om tillatelser for kjøretøy via one-stop shop ser stort

sett ut til å fungere godt. Der kjøretøyene skal benyttes i flere land, har ERA ansvaret for sakene. Byrådet har gjennom året behandlet flere saker om tillatelser for kjøretøy som skal benyttes i Norge. SJT har vært involvert i sakene for å bidra til å avklare forhold av betydning for bruken av kjøretøyet i Norge.

For kjøretøy som kun skal benyttes i Norge kan søker velge at SJT skal behandle søknaden, men søknadsprosessen foregår likevel i one-stop shop. Gjennom året har det vært mye veiledning og kontakt med søkere som skal bygge om kjøretøy med ny ombordutrustning. Mange har ønsket tidsbegrenset tillatelse behandlet utenom one-stop shop. Det er ikke mulig. På bakgrunn av veiledning fra SJT har sentrale aktører testet ombygde kjøretøy i Norge, og levert søknader i one-stop shop.

På slutten av året har vi hatt søknadsprosesser i one-stop shop der særlig den første tillatelsen i en serie kjøretøy er viktig. Den såkalte «first of class» gjennomgår en grundig behandling, og når typen og det første kjøretøyet i en serie har fått tillatelse, er grunnlaget lagt for rask behandling av de andre ombygde like kjøretøyene i serien ved såkalt «conformity to type»-søknader.

Arbeidsmaskiner som skal benyttes på lukket spor følger eget regelverk. Søknaden om å ta i bruk disse foregår ikke i one-stop shop. Vi har i 2023 avslått flere søknader om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy som er i samsvar med en tillatt type for arbeidsmaskiner. Felles for avslagene er at søkeren har hevdet at den nye arbeidsmaskinen har vært i samsvar med en tidligere tillatt type. Ved nærmere undersøkelser har det vært avvik som har ført til at flere har måttet sende inn ny ordinær søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

### **Tilsyn sikkerhet**

Tilsynsplanleggingen er risikobasert. Det vil si at temaer og virksomheter velges ut fra der vi vurderer at effekten er størst.

Et prioritert tema for 2023 var rapportering av uønskede hendelser og bruk av disse i risikovurderinger av driften. Det er først og fremst godsselskapene som ser ut til å ha størst utfordringer her, og det var følgelig dem som ble prioritert. Vi har oppnådd at flere forhold knyttet til feil på materiell blir vurdert ut fra om de kan ha konsekvenser for sikkerheten. Dette er viktig læring for å unngå ulykker.

Automatisk togstopp (ATC) ble etablert som en barriere for å hindre sammenstøt mellom tog. I enkelte tilfeller kan det være nødvendig å framføre tog uten virksom ATC. Vi har gjennom tilsyn med togselskapene og Bane NOR fått økt forståelse for at å fjerne denne barrieren krever at risiko forbundet med dette vurderes i hvert enkelt tilfelle. Virksomhetene må ivareta lovverkets krav om at enkeltfeil ikke skal kunne føre til en ulykke.

Hendelsen i Romeriksporten i desember 2022, der passasjerer ble sittende i flere timer før de ble evakuert, førte til at vi omprioriterte planlagte tilsyn. Vi gjennomførte tilsyn med tema som beredskap med både Bane NOR, Vy og Flytoget. Det viste seg at aktørene ikke har samordnet beredskapen godt nok. Videre oppfølging har fått avklart når en hendelse skal håndteres som en nødsituasjon, og det har blitt en tydeligere dialog mellom aktørene. Innsatsmateriell som utgjør en viktig del av Bane NORs beredskap var ikke tilgjengelig under hendelsen i Romeriksporten. Bane NOR har endret rutine for å sikre at dette utstyret skal være tilgjengelig.

Planoverganger utgjør en betydelig risiko. Vi har fortsatt å verifisere at nødvendige kompenserende tiltak er på plass på usikrede planoverganger med kort siktavstand. Manglende kompenserende tiltak utgjør en risiko både for de som krysser planovergangene og for togene.

Som følge av ekstremværet Hans og kollapsen av Randklev bru ble det avdekket at Bane NOR ikke følger sine interne krav til inspeksjon av brufundamenter under vann. Dette var en hendelse som kunne ført til en større ulykke. Som en del av værberedskapen hadde Bane NOR allerede stengt strekningen da broen kollapset. SJT vil følge opp inspeksjon og vedlikehold av kritisk infrastruktur. Hendelsen hadde også betydning for samfunnssikkerheten siden Dovrebanen ble stengt og fortsatt ikke kan trafikkeres av tog mellom Ringebu og Fåvang.

I etterdønningene av uværet Hans ble godstrafikk ledet over Rørosbanen. Tilsyn avdekket at et godsselskap som fikk lagt om trafikken til Rørosbanen, startet trafikk uten at lokomotivførerne hadde fått nødvendig opplæring. Vi anså forholdet som alvorlig og varslet stans i trafikken. Forholdet ble rettet opp.

ERA gjennomførte på våren et tilsyn med SJT for å se om vi gjennomfører aktiviteten vår i tråd med kravene i EUs sikkerhetsdirektiv. Det var ingen alvorlige avvik. ERA påpekte at noen av prosessene våre bør være bedre dokumentert og at systematisk kompetansestyring kan forbedres. Vi arbeider med å følge opp dette.

### **Styringsparametere**

#### **Alvorlige avvik sikkerhet:**

Avvikene som vurderes som alvorlige er de som er avdekket i forbindelse med vurdering av kjøring uten virksom

ATC, mangelfull oppfølging av uønskede hendelser og mangelfull vurdering av risiko og beredskap ved langvarig stopp i tunnel. Økning i antall alvorlige avvik avdekket ved tilsyn med sikkerhet på jernbanen sier mest om hvor treffsikre vi har vært i valg av tema og virksomheter ut ifra vårt risikobaserte tilsyn. Det sier mindre om en negativ utvikling i antall avvik.

#### ***Alvorlige hendelser sikkerhet:***

Alvorlige hendelser omfatter jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. Antall ulykker har økt betydelig. Det var 4 omkomne i forbindelse med planovergangsulykker: 2 på planoverganger med veisikringsanlegg og 2 på planoverganger uten veisikringsanlegg. Antall rapporterte hendelser på planoverganger uten veisikringsanlegg har gått noe ned. Av jernbaneulykker uten omkomne skyldes økningen i hovedsak nedringing av kontaktledning som gir stans i trafikk over 6 timer. Sørlandsbanen har vært spesielt utsatt. En passasjer ble alvorlig skadet i forbindelse med av/påstigning.

For trikk- og T-bane har antall jernbaneulykker økt. Avsporing, sammenstøt med kjøretøy og gjenstander dominerer her.

Antallet jernbanehendelser har gått ned. Årsaken er færre hendelser med sammenstøt med person og mellom jernbanekjøretøy.

### **3.2.2 Delmål 2: Samfunnssikkerheten på jernbanen er god**

#### ***Tilsynets arbeid med samfunnssikkerhet***

Kapittel 3.6 beskriver tilsynets arbeid med samfunnssikkerhet ettersom arbeidet dekker mer enn de tilsyn som gjennomført etter sikringsforskriften.

#### ***Tilsyn sikring***

Virksomhetene har blitt mer oppmerksomme på å arbeide med sikring. De har styringssystemer for sikring, men det er fortsatt betydelige mangler i implementeringen av dem. I tilsynet med sikring har vi brukt veiledning som virkemiddel, både for aktørene enkeltvis og i bransjemøter.

Ledelsens engasjement, risikovurderinger, informasjonssikkerhet og digital sikkerhet og leverandørstyring har vært temaer vi har etterspurt hos aktørene de siste årene. Vi har oppnådd å fremme sikring som fag og formidlet ledelsens ansvar, tydeliggjort betydningen av leverandørstyring, oppnådd økt bevissthet om informasjonssikkerhet og digital sikkerhet, tydeliggjort betydningen av risikovurderinger og fremmet grunnlaget for beredskap og betydning av øvelser.

Resultatene viser at disse områdene fortsatt trenger oppmerksomhet.

#### ***Styringsparameter***

##### ***Alvorlige avvik sikring:***

Antall alvorlige avvik har gått ned fra 20 til 12. Vi ser at avvik som avdekkes knyttet til risikovurderinger og informasjonssikkerhet, er mindre alvorlige enn før. Dette viser at virksomhetene i større grad er oppmerksomme på sårbarheter i driften.

### **3.2.3 Delmål 3: Jernbanesystemet fungerer som forventet**

Omfanget av utrulling av ERTMS langs sporet og ombygging av ombordutrusting for jernbanekjøretøy med ERTMS er en pekepinn på at samtrafikkevnene øker og at jernbanesystemet fungerer som forventet. Vi har gjennomført mye veiledning av søkere som skal bygge om kjøretøy med ny ombordutrustning slik at de kan trafikere strekninger som etter hvert bygges ut med ERTMS. Langs sporet er utrulling av ERTMS forsinket, og Bane NOR etablerte en ny signalplan høsten 2023. Særlig viktig har oppstart av søknadsprosessen i one-stop shop vært for det første av typen kjøretøy som skal trafikere Gjøvikbanen. Etter planen er dette neste strekning som skal få ERTMS.

#### ***Styringsparametere***

Andel av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS er uendret, og fortsatt 2 prosent, ettersom oppstart av nye strekninger med ERTMS er utsatt.

I 2023 er det gitt 7 tillatelser til å ta i bruk en ny eller ombygd stasjon der krav til universell utforming i henhold til TSI PRM er ivarettatt.

## 3.3 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for taubaner

### 3.3.1 Delmål 1: Aktørene innen taubaner driver sikkert

#### **Regelverk og veiledning**

Vi mottok i 2022 et oppdrag om å utarbeide utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr som grunnlag for alminnelig høring for taubaneområdet. Arbeidet pågår i henhold til plan og frister.

Supplerende tildelingsbrev nr. 2 2023 ga oss i oppdrag å utvikle regelverk for tilsyn med master og fundamenter i taubaner. I et høringsnotat har vi foreslått å endre taubaneforskriften for å etablere tilsynsansvaret på området hos SJT. Det videre arbeidet pågår sammen med SD og Kommunal- og distriktsdepartementet.

En endring i taubaneloven i 2023 medfører at Statens havarikommisjon skal være undersøkelsesmyndighet for ulykker og alvorlige hendelser med taubane fra 1. januar 2024. Vi sendte på høring et forslag om å oppdatere taubaneforskriften i tråd med lovendringen. Endringen i forskriften ble vedtatt i desember. Vi informerte bransjen.

Vi har i en kampanje på nettsidene og i nyhetsbrev belyst kravene til sikkerhetsstyring steg for steg for å bidra til økt kunnskap og etterlevelse av regelverket. Vi har også informert på nett om den nye taubaneforskriften som trådte i kraft 1. juli 2023 og de vesentligste endringene den innebærer for virksomhetene. En betydelig endring er at det ikke lenger er et krav å sertifisere driftsleder.

Høsten 2023 arrangerte vi en miniturné med veiledningsmøter i felt. Møtene ble avholdt hos taubaneaktører, og flere virksomheter i geografisk nærhet ble invitert. Opplegget bestod av digital formidling på forhånd og fysiske møter med veiledning innendørs og utendørs. Tilbakemeldingene fra deltakerne var at dette opplevdes som nyttig. Vår konklusjon er at veiledningsmøter ute i felt er en type tiltak som med fordel kan videreføres.

#### **Tillatelser**

Vi har i 2023 gitt tillatelse til 13 taubaner, og 14 har levert inn driftstillatelsen.

Svalbard fikk sitt første skitrekk, og det er Longyearbyen lokalstyre som bygget anlegget og drifter det. De driftet tidligere et skitau inntil det ble ødelagt av et skred i 2015.

Trondheim kommune fikk driftstillatelse for en ny stolheis i tradisjonsrike Granåsen skisenter.

Av de store etablerte alpinsentrene fikk både SkiStar Hemsedal og Hafjell Alpinsenter driftstillatelse for nye og moderne koblingsbare 6-seters stolheiser med værbeskyttelse («bobbler»).

#### **Tilsyn**

Vi har hatt særskilt oppmerksomhet mot vedlikehold og redningsberedskap i stolheis i 2023.

Virksomhetene må gjennomføre uavhengige inspeksjoner av utmatningsbelastede komponenter og magnetinduktiv testing av ståltau. Tilsyn har vist at mange virksomheter ikke gjennomfører spesielle inspeksjoner slik regelverket krever. Vi har i større grad enn før brukt sanksjoner som varsling av stans der testing ikke er gjennomført. I noen tilfeller har vi også stanset virksomheter. Effekten av dette er bedre sikkerhet for brukerne ved at virksomheter som ikke gjør nødvendig vedlikehold blir stanset.

Tilstrekkelig store redningslag i situasjoner der det er nødvendig å evakuere passasjerene, er viktig for passasjerenes sikkerhet. Virksomhetene skal kunne evakuere passasjerene i en stolheis til sikkert sted innen to timer. Tilsyn har vist at det er store mangler i redningsberedskapen. Vi har oppnådd at virksomhetene har oppgradert utstyret for evakuering og bemannet opp redningslagene som er til rådighet. Veiledning har også vært et godt virkemiddel for å få forståelse for hvorfor virksomhetene må ha denne beredskapen på plass.

I tillegg til ordinære tilsyn har vi hatt nytte av bekymringsmeldinger. De har gitt oss mulighet til å få rettet opp drift som ikke er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Vi vil fortsette å prioritere tilsyn med spesielle inspeksjoner og redningsberedskap i 2024.

#### **Styringsparametere**

##### **Antall alvorlige brudd:**

Antall alvorlige brudd identifisert i tilsyn har økt fra 2022 til 2023. Det har i hovedsak sammenheng med at temaene spesielle inspeksjoner og redningsberedskap avdekket viktige mangler hos virksomhetene. Vi har i økende grad brukt sanksjoner mot avvikene. Dette har ryktes i bransjen, og det er med på å øke sikkerhetsnivået.

##### **Regelverkskjennskap:**

Se erfaringer samlet for taubaner og fornøyelsesinnretninger under punktet «Regelverkskjennskap» side 18.



## 3.4 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for fornøyelsesinnretninger

### 3.4.1 Delmål 1: Aktørene innen fornøyelsesinnretninger driver sikkert

#### *Regelverk og veiledning*

Vi mottok i 2022 et oppdrag om å utarbeide utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr som grunnlag for alminnelig høring for tivoliområdet. Arbeidet pågår i henhold til plan og frister.

Etter en endring i tivoliloven i 2023 som innebærer at Statens havarikommisjon skal være undersøkelsesmyndighet for ulykker og alvorlige hendelser på området med fornøyelsesinnretninger fra 1. januar 2024, sendte vi på høring et forslag om å oppdatere tivoliforskriften i tråd med lovendringen. Endringen i tivoliforskriften ble vedtatt i desember, og vi informerte bransjen om endringen.

Vi har utarbeidet brukertester for å samle informasjon om hvordan den nye tivoliforskriften som trådte i kraft 1. januar 2023 forstås av brukerne. Resultatene skal vi bruke i endringer av selve forskriftsteksten, og i kommentarer og veiledning. Målet med arbeidet er å øke forståelsen og etterlevelsen av regelverket.

Vi gjennomførte et større prosjekt for å forenkle søknadsprosessene ved å legge bedre til rette for målgruppene. Før prosjektet gjennomførte vi en omfattende kartlegging for å få innsikt i hva virksomhetene synes er vanskelig. Disse måleparameterne vil vi følge fremover.

Tiltak som er gjennomført så langt, er

- et bedre elektronisk søknadsskjema
- tilpasset veiledning på nettsidene våre
- mer veiledning før og under søknadsprosessen
- en omlegging av egne rutiner for saksbehandlingen

Målet med prosjektet er å effektivisere søknadsprosessen ved at brukerne lettere forstår hva som skal til for å drive sikkert og kunne dokumentere dette. I dette arbeidet jobber vi etter anerkjente metoder, og vi brukertester endringene fortløpende.

#### *Tillatelser*

SJT behandlet 66 søknader om ny eller endret fornøyelsesinnretning i 2023, hvorav 57 fikk innvilget driftstillatelse. Samtidig ble det innlevert eller trukket tilbake 33 tillatelser, de fleste som følge av at virksomhetene har kassert gamle innretninger på eget initiativ, spesielt innenfor tivoli og oppblåsbare innretninger.

Vi har gjennom året gjort et større arbeid med å forbedre praksisen for å vurdere dokumentasjonen på akseptabelt sikkerhetsnivå for hoppeslott og oppblåsbare innretninger i søknadsprosessen. Det er i søknadsprosessen tydeligere og enklere for aktørene å forstå hvilken dokumentasjon vi krever i en tillatelsesprosess, og vi ser at tillatelsene kan gis raskere. Vi har nå utvidet området og skal gjøre samme endring i praksis for vannrutsjebaner og vannopplevelser. Det har vært vanskelig å få søkere og aktørene innenfor denne bransjen til å levere i tråd med krav i anerkjente standarder.

I løpet av året gjennomførte vi også et større prosjekt for å forenkle søknadsprosessen for driftstillatelser for fornøyelsesinnretninger. Vi ser store forskjeller i kvaliteten på søknadene, og bruker mye ressurser på veiledning.

Våre tilsyn med virksomheter med tillatelse viser også at en del virksomheter ikke etterlever eller oppdaterer sikkerhetsstyringssystemet sitt i tilstrekkelig grad. Prosjektet skal resultere i at kommunikasjonen fra SJT og saksbehandlingsprosessen er bedre tilpasset søkerens behov. Samtidig regner vi med å kunne redusere ressursbruken per søknad.

En rekke kvantitative parametere for søknadsbehandlingen er kartlagt, inkludert en brukerundersøkelse blant de som fikk en søknad behandlet i løpet av det siste året. Vi behandler stort sett søknader fortløpende når vi mottar dem, og har ved slutten av året ikke noe etterslep. Total tid fra søknad til vedtak kan likevel i enkelte tilfeller være lang som følge av at søkere bruker tid på å utarbeide fullstendig dokumentasjon under søknadsprosessen.

Med utgangspunkt i ulykken i Stockholm på berg-og-dal-banen Jetline i fornøyelsesparken Gröna Lund gjennomgikk vi umiddelbart tillatelser for å avdekke eventuelle sammenlignbare konstruksjoner og forhold i Norge. Vi har også i høst deltatt i to internasjonale fora for å samle informasjon og bygge intern kompetanse slik at vi får bredere fagkunnskap på området.

## **Tilsyn**

Tilsynene med fornøyelsessinnretninger har gjennomgående handlet om styringssystem, risikovurderinger, beredskap og rapportering av uønskede hendelser.

Vi har oppnådd at bransjen rapporterer noen flere uønskede hendelser, men det er fortsatt slik at det er noen aktører som dominerer rapporteringen. Det er et langsiktig arbeid å øke forståelsen i virksomhetene for at disse hendelsene er et grunnlag for å forbedre sikkerhet og effektivitet.

Tilsyn har bidratt til at aktørene i større grad utfører risikovurderinger og får bedre oversikt over egen risiko.

Vi har avdekket svakheter i beredskapen hos enkelte aktører knyttet til redning og førstehjelp. Mange av innretningene ligger langt fra nærmeste nødetat. Da er det viktig at virksomhetene selv kan ivareta gjestene inntil ekstern hjelp er på plass.

Vi gjennomførte et uanmeldt tilsyn hos et omreisende tivoli basert på virksomhetens manglende oppfølging av tidligere tilsyn og bekymringsmeldinger, samt god dialog med Arbeidstilsynet. Tilsynet ble gjennomført i samarbeid med Arbeidstilsynet og namsmannen. Vi fikk også hjelp fra politiet. Tilsynet førte til at vi stanset innretningene på grunn av manglende sikkerhetsdokumentasjon. Innretningene ble også beslaglagt av namsmannen. I ettertid er virksomhetens tillatelse trukket tilbake.

### **Styringsparametere**

#### **Antall alvorlige brudd:**

Antall alvorlige brudd på regelverket oppdaget gjennom tilsyn er på samme nivå som året før. Bruddene domineres av virksomheter som ikke har tilfredsstillende sikkerhetsstillelse. En virksomhet fikk stansvedtak som følge av manglende uavhengig teknisk kontroll. En annen virksomhet fikk stansvedtak, og senere ble tillatelsen tilbakekalt på grunn av omfattende mangler.

#### **Regelverkskjennskap:**

Som for 2022 ble det i 2023 gjennomført en undersøkelse hvor taubanebransjen og bransjen med fornøyelsessinnretninger selv kunne evaluere hvor god kjennskap de har til regelverket. Dette ble sammenlignet med vår vurdering av virksomhetenes etterlevelse av regelverket basert på erfaringer fra tillatelsesprosesser, tilsyn og innrapportering av hendelser.

Sammenligningene for 2023 viste, som for 2022, at virksomhetene jevnt over vurderer sin egen regelverksetterlevelse høyere enn våre erfaringer tilsier. Vi kan ikke se at forståelsen eller etterlevelse av regelverket har endret seg med. Vi tror også det kan være frustrerende at vi i en tillatelsesprosess gir tilbakemeldinger om manglende dokumentasjon av at sikkerhetsnivået er akseptabelt.

Vi erfarer også at virksomhetene i svært liten grad rapporterer inn hendelser og ulykker. Den mest nærliggende forklaringen er at virksomhetene ikke kjenner eller forstår regelverket godt nok. Bransjene kjennetegnes av mye gjennomtrekk av driftspersonell. Det stiller store krav til opplæring. Hvis bransjene i utgangspunktet har lite kunnskap om regelverket, vil allerede lav kompetanse bli enda lavere med mye gjennomtrekk av driftspersonell.

Når det gjelder rapportering av hendelser tyder undersøkelsene på at bransjen ikke alltid vet hvilke hendelser som skal rapporteres. Det ser ut til å være vanskelig for virksomhetene å skille mellom varslingsplikt og rapporteringsplikt. Det nye regimet med å varsle Statens havarikommisjon om alvorlige hendelser og ulykker virker også å ha skapt usikkerhet om hvem som skal varsles om alvorlige hendelser.

Tivolibransjen hadde noen negative tilbakemeldinger til oss. Vi tror dette i stor grad skyldes at den består av mindre profesjonelle aktører som benytter leverandører, både i og utenfor Europa, som ikke forstår vårt regelverk og koblingen til anerkjente standarder.

Som en følge av resultatene fra undersøkelsene vil vi i 2024 bruke betydelige ressurser til å forbedre og utvide veilederne våre for å gjøre disse mer tilgjengelige og enklere å forstå. Samtidig ser vi på løsninger for å kunne nå bedre ut til virksomhetene, slik at kompetansen kan bli bedre.

## **3.5 Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder**

### **3.5.1 Delmål 1: Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår**

#### **Klagesaksbehandling og tilsyn på eget initiativ**

Som markedsovervåker skal SJT behandle klager fra jernbaneforetak og andre søkere som mener de ikke har

fått rettighetene sine oppfylt når det gjelder blant annet tilgang til spor, serviceanlegg og tjenester i serviceanlegg. Klageadgangen gjelder også avgifter og priser de må betale for dette til Bane NOR som infrastrukturforvalter og drivere av serviceanlegg. Hensikten er å bidra til et effektivt og velfungerende jernbanemarked. I 2023 mottok vi 3 nye klager og fattet vedtak i 5 klagesaker. Blant annet påla vi Bane NOR å betale tilbake ulovlig innkrevd kapasitetsavgift for strekningene Oslo S–Lysaker og Oslo S–Lodalen for perioden 2017–2023 og stanse videre innkreving til bruddene på regelverket er rettet opp.

Vi startet i 2023 tilsyn med Bane NORs markedssegmentering og beregningsmetoder og fastsettelse av avgifter basert på direkte kostnader (grunnavgift) gjeldende for 2024. Dette var etter at omfattende dialog og veiledning med Bane NOR ikke hadde ført til et tilfredsstillende resultat vi mener er i samsvar med regelverket. I Norge har vi lave avgifter basert på direkte kost sammenlignet med resten av Europa, men vi har svært høye påslag på transporttjenester i enkeltsegmenter. Påslagsprosentene er i 2024 på mellom 35 til over 2000 prosent, selv etter at Bane NOR har halvert disse etter instruksjon fra SD. SJT er bekymret for at avgiftsordningen virker diskriminerende og har uheldige konsekvenser for markedet. Dette har Bane NOR blitt tydelig informert om. SJTs saksbehandling og tilsyn knyttet til avgifter, og særlig påslag for 2024, pågår fortsatt ved utgangen av året.

De fleste klagenes vi mottar som markedsobservatører er knyttet til Bane NOR som infrastrukturforvalter og driver av serviceanlegg som stasjoner og godsterminaler. Stort sett erfarer vi at Bane NOR følger opp pålegg i konkrete klagesaker innenfor fristene. Men vi ser også at brudd på de samme reglene i jernbaneforskriften gjentar seg. Spesielt gjelder det reglene om fordeling av infrastrukturkapasitet (spor) og om fastsettelse av avgifter. Vi forventer at vedtakene våre bidrar til bedre forståelse for, og etterlevelse av, reglene om markedstilgang, og dermed til mer velfungerende jernbanemarkeder.

SJT mottok i juni 2023 søknad fra Bane NOR om tillatelse til å differensiere avgiften basert på direkte kostnad for den enkelte togtjenesten etter faktisk aksellast over og under 25 tonn fra 2025. Det er SJT som har vedtatt forskriften som gjennomfører forordning (EU) 2015/909, og det er derfor SJT som gir Bane NOR tillatelse til dette, som medlemsstat etter forordningen. SJT mottok enkelte innspill fra aktører, og konkluderte i oktober 2023 med at Bane NOR får tillatelse til å differensiere avgiften. Dette innebærer likevel ingen klarering eller godkjenning av Bane NORs avgiftsordning eller metode for beregning av den differensierte avgiften. Jernbaneforetakene og andre søkere kan fortsatt klage til SJT som markedsobservatører om de mener ordningen eller metoden er diskriminerende eller i strid med regelverket.

Vi veileder og er i dialog med aktørene, inkludert Bane NOR og Jernbanedirektoratet, om plikter og rettigheter de har og hvordan regelverket skal forstås. Målet er at aktørene selv skal finne løsninger som er i samsvar med reglene om markedsadgang. I 2023 har det vært mest spørsmål om rettigheter og plikter når det gjelder avgifter og påslag, den årlige prosessen for kapasitetsfordeling og tilgang til spor og tjenester i godsterminaler.

### **3.5.2 Delmål 2: Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester**

#### ***Samarbeid i EU/EØS***

##### ***Regelverksarbeid***

Vi følger med på og gir innspill til EU-kommisjonens regelverksinitiativ og -arbeid på markedsområdet. Hensikten er å påvirke til hensiktsmessige reguleringer som bidrar til et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår.

EU-kommisjonen la i juli 2023 frem et forslag til omfattende endringer i regelverket om fordeling av infrastrukturkapasitet på jernbane (COM(2023) 443). Forslaget vil fremover følge en ordinær lovgivningsprosess i EU med trilog-forhandlinger mellom Rådet og Parlamentet. Dersom det nåværende forslaget gjennomføres i norsk rett, må det bli store endringer i jernbaneforskriften og praksisen for hvordan ruteplanlegging, kapasitetsfordeling, involvering av jernbaneforetak mv. foregår. Forslaget legger videre opp til økt harmonisering gjennom etablering og/eller utvikling av europeiske samarbeidsfora for infrastrukturforvaltere (ENIM), markedsobservatørens organene (ENRRB) og andre berørte aktører. Vi har gått grundig gjennom forslaget og har levert innspill til SD, EU-kommisjonen og til de andre markedsobservatørene i EU/EØS som vi samarbeider med i IRG-Rail.

Vi har videre vært en aktiv bidragsyter i EU-kommisjonens arbeid med å utvikle retningslinjer for hvordan bestemmelsene om infrastrukturavgifter i direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneanråde skal tolkes og forstås. Som deltaker i ekspertgruppen SERAF (Singel European Rail Area Forum) har vi levert et eget høringsinnspill til EU-kommisjonen, og vi har samarbeidet med de andre markedsobservatørene i IRG-Rail om et felles innspill. Vi har over tid hatt flere saker om Bane NORs praksis for fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter. Retningslinjene kan bidra til økt forståelse og en korrekt etterlevelse av avgiftsbestemmelsene. Dette vil igjen bidra til en effektiv utnyttelse av jernbaneinfrastrukturen og et marked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår.

### ***Skriftlig innlegg for EU-domstolen om tolkningen av EU-reglene om påslag***

SJT deltok i å utarbeide et skriftlig innlegg fra Norge i en prejudisiell sak (C-538/23 ÖBB-Infrastruktur et WEST-Bahn Management) for EU-domstolen om forståelsen av avgiftsreglene i direktiv 2012/34/EU, og da særlig artikkel 32 om påslag som unntak fra avgiftsprinsippene. Spørsmålene, som kom fra en østerriksk domstol, handlet blant annet om tolkningen av bestemmelsene om påslag, inkludert krav til godkjenning, fastsettelse av økonomiske rammer for påslag, innhold og frister for å informere i netterklæringen om endringer i påslag. Med dette innspillet ønsker vi å bidra i rettsutviklingen og tolkningen av regelverket på markedsområdet i EU/EØS, spesielt i spørsmål som er viktig for vår tilsynskompetanse og for et velfungerende jernbanemarked.

### ***Test av økonomisk likevekt for nye kommersielle togtjenester***

SJT mottok i 2023 melding om etablering av 3 nye kommersielle persontogtjenester. Jernbanedirektoratet og Vy ba oss om å gjøre økonomisk likevektstester for 2 av dem. Begge de nye tjenestene er rettet mot turister.

SJT skal, dersom vi blir bedt om det, vurdere om å etablere slike tjenester fører til vesentlige negative økonomiske virkninger for jernbaneforetaket som driver offentlig tjenesteyting på strekningen (PSO-tjenester) og/eller fører til økte nettokostnader for Jernbanedirektoratet som tildeler slike PSO-kontrakter (kontrakter om offentlig tjenesteyting) i Norge. Vi har varslet at vi ikke finner at de to nye tjenestene har slike negative virkninger, og at vi derfor vurderer å gi dem tilgang til etablering. Både direktoratet og Vy har gitt kommentarer til varslene. Sakene er fortsatt til behandling ved utgangen av 2023.

### ***Innsamling, rapportering og analyse av markedsdata***

SJT har innhentet markedsdata for 2022 fra jernbaneforetakene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Vi har samlet inn opplysninger om blant annet infrastrukturavgifter, fordeling av infrastrukturkapasitet, utgifter til infrastrukturen og inntekter og trafikkmengder for jernbaneforetakene. Dataene er rapportert videre slik at de kan presenteres i den årlige IRG-Rail Market Monitoring-rapporten, og EU-kommisjonens RMMS-rapport om utviklingstrekk i jernbanemarkedet.

Markedsovervåkerne i IRG offentliggjorde i april den årlige markedsrapporten for 2021. EU-kommisjonen la i september frem sin åttende rapport om markedsutviklingen i jernbanemarkedet i Europa. De siste rapportene viser blant annet konsekvensene covid-19-pandemien hadde på jernbanetransportmarkedene i Europa. Markedsinformasjonen vi samler inn brukes også til SJTs egne markedsanalyser, og kan dermed bidra til bedre beslutninger og en mer effektiv og treffsikker markedsovervåking.

## **3.6 Samfunnssikkerhet**

Samfunnssikkerhet omfatter mer enn antall alvorlige avvik som er avdekket innen tilsyn etter sikringsforskriften. SJT har etablert et helhetlig risikobilde til bruk i virksomhetsplanleggingen. Vårt tilsyn med samfunnssikkerhet dekkes i all hovedsak gjennom tilsynsprogrammet og tillatelsesprosessene. Vi har også en intern arbeidsgruppe for å diskutere tverrfaglige spørsmål knyttet til vår rolle og ansvar. Der følger vi blant annet med på uønskede hendelser og klimahendelser.

Beredskapen har blitt styrket gjennom oppfølging av hendelsen i Romeriksporten i desember 2022. Vi følger opp styring av vedlikehold på infrastrukturen knyttet til områder utsatt ved ekstremvær og ras. Tidligere har vi fulgt opp beredskap i forbindelse med ekstremvær.

IKT-sikkerhet for operative systemer har blitt forbedret som følge av tilsyn gjennomført i 2023.

Vi har i 2023 styrket kompetansen innen samfunnssikkerhet. Vi bidrar aktivt i ulike fora med å dele kunnskap innen samfunnssikkerhet på jernbanen når det gjelder aktuelle temaer som nasjonal beredskap, totalforsvaret, planverk, roller og ansvarsfordeling. Blant annet deltar vi i SDs Rådgivende forum for sivil transport.

Vi vurderer løpende behovet for regelverksarbeid eller planverk innen jernbane, inkludert oppdrag fra SD om å implementere sikkerhetsloven. I 2023 har vi særlig veiledet om forskrift om nasjonal beredskap på jernbane.

I 2023 har vi bidratt med innspill til jernbanens rolle som en del av totalforsvaret i kommende NTP, i dialog med Bane NOR. Dette arbeidet har direkte relevans for Forsvarets behov og problemstillinger knyttet til klimahendelser. Som eksempel kan vi nevne sammenraste Randklev bru som førte til full stopp i jernbanekapasiteten på strekningen mellom Fåvang og Ringebu og konsekvenser for blant annet beredskap.

## 3.7 EØS-arbeidet

SJT deltar i internasjonalt arbeid for å ivareta norske interesser i rettslig og faglig utvikling på områdene vi har ansvar for.

Vi følger EUs regelverksarbeid på våre områder og deltar i mange arbeidsgrupper under EU-kommisjonen og ERA. EU-regelverksforslag på vårt område, spesielt for jernbane, er ofte svært teknisk, detaljert og omfattende, og prosessene kan være uoversiktlige. Det er ikke mulig for oss å følge alt regelverksarbeid like tett. Vi prioriterer ressursene til regelverksarbeid og møterekker basert på føringer fra SD, hvor stor betydning sakene kan få for Norge og hvor stor mulighet vi har til å påvirke utfallet.

På områder der vi har forskriftsmyndighet har vi i 2023 fulgt fristene i EU/EØS-arbeidet i tråd med utredningsinstruksen og SDs strategi. Vi har dialog med departementet om saker om regelverksutvikling og med politisk diskusjon, og ser på rutineene våre for å sikre enda tidligere og tydeligere informasjon til departementet.

I 2023 har vi fortsatt med å utvikle egne fagprosedyrer og etterlevelsen av dem, og med kompetanseheving om regelverksarbeid i EU og EØS. Målet er å jobbe enda smartere og mer effektivt med EØS-arbeidet.

Her er noen viktige saker fra 2023:

- Vi har i 2023 bistått departementet i innspurten mot EUs vedtakelse av reviderte forordninger med tekniske spesifikasjoner for samtrafikk.
- Vi har fulgt ERAs og EU-kommisjonens arbeid med forslag til å endre forordningen om det europeiske kjøretøyregisteret og med forslag til ny forordning med teknisk spesifikasjon for telematikkapplikasjoner for person- og godstransport.
- Vi har fulgt arbeidet med endringer til lokførerdirektivet, svart på EU-kommisjonens forespørsler og bistått departementet med å utarbeide et norsk posisjonsnotat som er spilt inn til EU-kommisjonen.

# 4 Styring og kontroll i SJT

## 4.1 Effektiviseringstiltak

I 2023 kartla vi behov og muligheter for å effektivisere prosesser i SJT ved hjelp av økt digitalisering og organisatoriske forhold. Vi gjennomførte både en intern og ekstern evaluering av eksisterende systemer og prosesser og en kartlegging av behov for digitalisering. Konklusjonen er at vi har mange forbedringsområder av ulikt omfang økonomisk og ressursmessig.

Vi har tatt det første steget for å forbedre systemstøtten både for saksbehandlere og virksomhetsstyringen. I 2023 er det gjort mye arbeid med å skrive forståelige tilsynsrapporter. Målet er å forbedre vedtak, både forvaltningsmessig og med tanke på målgruppenes forståelse.

For øvrige tiltak, som peker på automatisering av arbeidsprosesser og systembasert internkontroll og risikostyring, er det kjøpt inn systemer som tas i bruk i 2024. Organisasjonen er preget av underbemanning ettersom turnover fra 2022 bare delvis er dekket inn. Aktivitetsnivået har måttet tilpasses deretter. Vi antar derfor at det vil ta noe lengre tid å fase inn nye systemer.

Øvrige tiltak for effektivisering er satt på vent til vi nærmer oss full bemanning.

## 4.2 Risikovurderinger og internkontroll

### Risikovurderinger

SJT gjennomfører tidlig på året en overordnet risikovurdering av hva som kan stå i veien for å nå målene. Risikovurderingen blir fulgt opp med tiltak for å sikre at vi når målene. Risikovurderingen gir grunnlaget for et risikobilde som oppdateres regelmessig. Status for risikobildet rapporteres ved første og andre tertialrapport.

De viktigste risikoene for 2023 og hvilke tiltak som har blitt iverksatt var følgende:

1. Prosessen for å gi tillatelser til drift av fornøyelsesinnretninger sikrer ikke i tilstrekkelig grad forståelse og etterlevelse av regelverket. Dette kan føre til at driften ikke blir sikker nok og gi tapt omdømme i bransjen. Vi gjennomførte tiltak for at kravene til sikker drift kan forstås bedre. Blant annet har det blitt gjennomført et prosjekt som har sett på søknadsprosessen og hvordan denne kan forbedres og forenkles.
2. Vi har utfordringer med å ha tilstrekkelig med ressurser til å behandle antall søknader om tillatelser til å ta i bruk jernbanekjøretøy- og infrastruktur. Manglende ressurser kan føre til forsinkelser når det gjelder ombordutrustning på tog i forbindelse med innføringen av det nye signalsystemet på jernbanen (ERTMS). Som tiltak har vi forsøkt å rekruttere – uten å lykkes. Andre tiltak som har blitt gjennomført har blant annet vært økt dialog med og veiledning til bransjen for å sikre god forståelse av krav til gode søknader.
3. Bane NOR etterlever ikke regelverket på mange områder, blant annet for regler om avgifter for bruk av spor og tildeling av ruteleier. Dette kan hindre likebehandling for tilgang på ruteleie og feil priser.

For å håndtere denne risikoen har SJT blant annet:

- bistått SD med å innføre bestemmelser om utmåling av gebyr i jernbaneforskriften
  - hatt tett dialog med Bane NOR, Jernbanedirektoratet og SD om forståelse av regelverket
  - forbedret nettsidene våre
  - leid inn en konsulent til å bistå innen samfunnsøkonomiske metoder og vurderinger
- arbeidet med å få på plass bestemmelser for overtredelsesgebyr

4. Aktører melder ikke inn nye kommersielle tjenester til SJT innen tidsfristene. Da kan tiden bli for knapp til å gjennomføre likevektsanalyser. Det kan føre til at nye tjenester starter opp til skade for offentlig tildelte kontrakter for togtrafikk.

Tiltak for å begrense denne risikoen har vært:

- målrettet veiledning
- dialog med Bane NOR om meldeplikten
- å vurdere overtredelsesgebyr når bestemmelsene er på plass

5. Stort mindreforbruk av tildelte midler som kan føre til at vi ikke får utøvd myndighetsrollen på en god måte.

Tiltak for å begrense risikoen for mindreforbruk har vært:

- rask rekruttering der vi har manglende ressurser (vanskelig å rekruttere)
- økt bruk av tilgjengelig handlingsrom
- å se på muligheten for å sette i gang større prosjekter allerede i første tertial

## Internkontroll

Fastsatte mål og resultatkrav er i all hovedsak oppnådd. Det er ikke avdekket vesentlig styringssvikt, feil og mangler, og det var ingen revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen.

Som nevnt i årsrapporten for 2022 ble PWC høsten 2021 engasjert for å vurdere modenheten i internkontrollen, med utgangspunkt i statens økonomiregelverk og DFØs veiledning og verktøy for selvevaluering. Det ble konkludert med at SJT har internkontroll i tråd med grunnleggende krav, men med forbedringspunkter. De viktigste anbefalingene var å stramme opp skillet mellom ulike typer styrende dokumenter, forbedre rutinene for å holde dokumentene oppdatert og etablere en felles begrepsforståelse av internkontroll.

SJT utarbeidet et forslag til tiltak i tråd med PWCs anbefalinger. I forlengelsen av disse ble det høsten 2023 besluttet å anskaffe et system for kvalitet og internkontroll som skal sikre kontinuitet og oppfølging i arbeidet. Samtidig skal systemet redusere sårbarhet.

Systemet som ble anskaffet heter Compilo. Det er spesialisert på internkontroll levert til offentlige virksomheter i Norge. Compilo har full integrasjon mot blant annet arkivsystemet og Outlook. Systemet består av 4 moduler, hvorav SJT har inngått avtale for 3.

Modulene er:

- dokumentbibliotek (styringsdokumenter)
- årshjul
- avvik

Som en del av SJTs arbeid med å sikre god risikostyring vil vi i 2024 vurdere å inkludere den fjerde modulen: risikostyring.

Både avviks- og risikomodulen kan, i tillegg til intern bruk, brukes ut mot tilsynsobjekter.

Compilo vil tas i bruk i første kvartal 2024.

## 4.3 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

SJTs vurdering er at vi har begrenset med strukturerte datasett som egner seg for tilgjengeliggjøring, ut over kjøretøysregisteret og databasen for rapportering av uønskede hendelse (Synergi). Vi har heller ingen identifiserte brukergrupper som ønsker tilgang, og vi har derfor ikke prioritert å legge en strategi for området.

For Rail Market Monitoring Scheme-rapporteringen (RMMS) tok vi i 2022 i bruk nye digitale skjemaer som aktørene brukte for å rapportere markedsdato til oss. De nye digitale skjemaene har stort sett fungert godt, men vi vil justere dem noe etter tilbakemeldinger fra brukerne. Ved utgangen av året hadde vi levert mesteparten av RMMS-dataene for rapporteringsåret 2021. De siste dataene ble sendt i begynnelsen av januar 2023.

# 5 Oppdrag fra SD i 2023

## 5.1 Oppdrag fra SD i 2023 med status

Oppdrag	Frist	Status
Oppdrag nr. 01–2023: Redegjørelse for hvordan vi ivaretar hensynet til samfunnsøkonomiske virkninger i vedtakene vi fatter.	31. mars 2023	Svart ut i brev til SD 2. mai 2023
Oppdrag nr. 02–2023: Redegjøre for samhandlingen med Bane NOR innen tillatelser, sikkerhetsstyring og markedsobservasjon.	31. januar 2023	Svart ut i brev til SD 31. januar 2023.  Arbeidet med samhandling med Bane NOR fortsetter i 2024.
Oppdrag nr. 03–2023: Praktisering av markeds- overvåkingsfunksjon	30. september 2023	Svart ut i brev til SD 26. september 2023.
Supplerende tildelingsbrev nr. 2: Oppdrag om regelverksutvikling for tilsyn med master og fundamenter for taubaner – utkast til endringer i taubaneforskriften og utkast til høringsbrev.	28. april 2023	Forslag til endringsforskrift og utkast til høringsnotat oversendt til SD 5. mai 2023.
Supplerende tildelingsbrev nr. 3: Sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon – forslag til løsning på regelverk for SJT og DSB ved tilsyn med strømforsyningsanlegg i baneinfrastruktur.	Opprinnelig frist 15. desember  Ny frist 30. april 2024	Pågående.  Interimrapport oversendt SD 15. desember 2023.  Vi har bedt om utsettelse og at ytterligere utredning ferdigstilles i løpet av april 2024.
Supplerende tildelingsbrev nr. 5: Gebyr fornøyelsesinnretninger.	1. september 2024	Pågående.



# 6 Vurdering av fremtidsutsikter

## 6.1 Vurdering av fremtidsutsikter

### ERTMS

På tillatelsesområdet vil utrulling av det nye, europeiske signalsystemet ERTMS fortsatt utgjøre en viktig del av SJTs aktivitet. Det er krevende for jernbanevirksomhetene å bygge om jernbanekjøretøy for at de skal få ombordutrustingssystem for ERTMS. Selve ombyggingen er teknisk vanskelig. I tillegg er søknadsprosessene i ERAs søknadsportal one-stop shop omfattende og tidkrevende.

Det er viktig at et tilstrekkelig antall kjøretøy bygges om raskt for å kunne trafikere nye ERTMS-strekninger. Bransjens forventninger til saksbehandlingsprosessen er i utakt med søknadsløpet som gjelder etter innføringen av EUs fjerde jernbanepakke. Vi bruker mye tid på å veilede aktørene på dette området. Vi risikerer å mangle ressurser til å behandle søknader om tillatelser for jernbanekjøretøy og -infrastruktur. Hvis antallet søknader blir for høyt, vil saksbehandlingstiden øke, med konsekvenser for å rulle ut ERTMS i henhold til den nasjonale signalplanen.

For å redusere risikoen rekrutterer vi nye medarbeidere, men å ansette ingeniører har vist seg å være krevende de siste årene. Navs bedriftsundersøkelse for 2023 bekrefter at det er mangel på ingeniører i en rekke større samfunnssektorer.

### Dynamisk risikobilde

SJT vil fra 2024 vurdere tilsyn og andre aktiviteter basert på et dynamisk risikobilde. Dette skal gi et godt og systematisk grunnlag for en risikobasert prioritering av aktiviteter. Risikobildet baserer seg på en rekke kvantitative og kvalitative kilder. Bildet er også helhetlig. Det vil si at det dekker alle SJTs ansvarsområder.

Topphendelsene i risikobildet er definert ut fra følgende kriterier, hvor begge må være til stede:

- Hendelsen kan ha svært alvorlige konsekvenser for jernbane, taubane eller fornøyelsesinnretninger, eller SJTs samfunnsoppdrag.
- Hendelsen kan inntreffe i nær framtid; det vil si at forutsetningene for at en topphendelse kan inntreffe er til stede i dag.

### Varsling og rapportering for virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger

På området for taubaner og fornøyelsesinnretninger er regelverket endret. Statens havarikommisjon er blitt undersøkelsesmyndighet for alvorlige taubanehendelser og taubaneulykker og for ulykker og alvorlige hendelser med fornøyelsesinnretninger.

Felles for bransjene med taubaner og fornøyelsesinnretninger er at de skårer lavt på rapportering av uønskede hendelser til oss. Etableringen av en modenhetsmodell for disse bransjene siden 2022 viser at virksomhetene er usikre på hvilke hendelser som er vurdert som rapporteringspliktige. Videre ser det ut til å være vanskelig for virksomhetene å skille mellom varslingsplikt og rapporteringsplikt. Det nye regimet med å varsle Statens havarikommisjon om alvorlige hendelser og ulykker virker også å ha skapt usikkerhet om hvem som skal varsles om alvorlige hendelser.

### Samfunnssikkerhet

Arbeidet med samfunnssikkerhet består av flere ledd, ofte omtalt som en kjede. På samferdselssektoren er SJT leddet i kjeden med tilsynsansvar for sikkerhet og sikring på jernbanen, og som fagrådgiver for SD i jernbanesaker. Vi skal være en ressurs ved store uønskede hendelser, både utilsiktede i form av naturødeleggelser og teknisk og menneskelig svikt, og tilskete i form av kriminalitet, terror, sabotasje og etterrettingsaktivitet.

Vi ser at området samfunnssikkerhet vil få større plass i SJTs portefølje av aktiviteter. Temaer som ledelsens engasjement, risikovurderinger, digital sikkerhet og leverandørstyring hos jernbanevirksomhetene har vært høyt på dagsordenen de siste årene. Alt dette vil bli stadig viktigere sett i lys av jernbanens nøkkelrolle i samfunnsberedskapen.

# 7 Årsregnskap

## Ledelseskommentar

### 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 disponibel tildeling på utgiftssiden er kr 101 733 000. Tildelingen består av kr 101 000 000 i ordinær bevilgning, kr 2 061 000 som følge av ekstraordinære prisjusteringer, midlertidig økt arbeidsgiveravgift, samt justeringer av gevinster i endrede jobbreisevaner, kr 2 633 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 2 039 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2022, jmfør note A og kr 6 000 000 ble tilbakelevert på grunn av redusert behov.

Netto mindreutgift i 2023 på kapittel 1354 post 01, er kr 4 342 230. SJT har ikke søkt SD om overføring av netto mindreutgift.

Driftsinntekter (inkludert finansinntekter) på kapittel 4354 post 01, utgjør kr 16 637 230, jmfør bevilgningsrapportering, artskontorapportering og note 1. Årets gebyrinntekter er kr 237 230 mer enn inntektskravet på kr 16 400 000.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har SJT brukt kr 72 895 696 til lønn og sosiale utgifter, jmfør note 2. Dette utgjør 71,7 % av den disponible tildelingen. Leieutgifter inklusive felleskostnader for lokaler utgjør kr 7 527 371, som tilsvarer 7,4 % av den disponible tildelingen, jmfør note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2023, kr 7 659 543. Oppstillingen av artskontorapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeldsposter mellomværende består av.

### Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for SJT. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 1. tertial 2024.

Oslo, 15.03.2024



**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. Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2022 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

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

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

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

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

## Bevilgningsrapporteringen

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

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

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

## Artskontorrapporteringen

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

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

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

# Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2023							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling**	Regnskap 2023	Merutgift (-) og mindreutgift
1354	Statens jernbanetilsyn	01	Driftsutgifter	A,B	101 733 000	97 390 770	4 342 230
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	3 402 054	
<i>Sum utgiftsført</i>					<i>101 733 000</i>	<i>100 792 825</i>	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling**	Regnskap 2023	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Statens jernbanetilsyn	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornyelsesinnretninger	1	16 400 000	16 637 230	237 230
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	977 729	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeids-giveravgift		0	9 343 142	
<i>Sum inntektsført</i>					<i>16 400 000</i>	<i>26 958 102</i>	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						<i>73 834 723</i>	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					19 124 798	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-90 661 878	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-2 297 643	
<i>Sum rapportert</i>						<i>0</i>	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
Konto	Tekst				2023	2022	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-7 659 543	-5 361 900	-2 297 643

\*\*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	2 039 000	99 694 000	101 733 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift (-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift (-) / mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt**	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp*	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135401/435401		4 342 230		4 342 230	237 230			4 579 460	4 984 700	4 579 460

\* 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-8/2023 ikke søkt SD om overføring av årets mindreutgift for kap./post 135401. Begrunnelsen for ikke å søke overføring av ubenyttet bevilgning, er at midlene i hovedsak er ubenyttede lønnsmidler som følge av ubesatte stillinger.

### Merinntektsfullmakter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2023 ved behandling av prop. 1 S (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023), 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 2023 fikk Statens jernbanetilsyn en mindreinntekt på 237 230 kroner.

# Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2023			
	Note	2023	2022
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	16 637 230	15 968 200
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		<i>16 637 230</i>	<i>15 968 200</i>
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	72 895 696	68 295 579
Andre utbetalinger til drift	3	24 494 214	31 796 029
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		<i>97 389 910</i>	<i>100 091 608</i>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>80 752 680</b>	<b>84 123 408</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	0	0
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling av finansutgifter	4	860	2 106
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		<i>860</i>	<i>2 106</i>
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>860</b>	<b>2 106</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	5	878 266	15 522
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		<i>878 266</i>	<i>15 522</i>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		99 464	86 708
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		9 343 142	8 436 127
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		3 402 054	4 342 173
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		<i>-6 040 552</i>	<i>-4 180 662</i>
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>73 834 723</b>	<b>79 929 330</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2023</b>	<b>2022</b>
Fordringer på ansatte		7 250	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-3 509 335	-2 777 764
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse****		-4 157 458	-2 593 067
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)		0	8 931
<i>Sum mellomværende med statskassen</i>	6	<i>-7 659 543</i>	<i>-5 361 900</i>

\*\*\*\*Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2 %) på konto 263 inngår også på denne linjen.

## Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2023	31.12.2022
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer m.m. – driftsinntekt	15 197 800	14 236 000
Gebyr for autorisasjon	79 350	297 560
Gebyr for timebaserte tjenester	1 360 080	1 434 640
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>16 637 230</b>	<b>15 968 200</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>16 637 230</b>	<b>15 968 200</b>

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

Post 01	4354 SJT	31.12.2023	31.12.2022
Artskonto	Tekst	NOK	NOK
<b>Taubane:</b>			
3700	Årsgebyr	8 581 390	8 038 900
3702	Driftsledersertifisering	79 350	297 560
3703	Gebyr for øvrige tjenester	349 550	418 420
<b>Fornøyelsesinnretning:</b>			
3700	Årsgebyr	6 616 410	6 197 100
3703	Gebyr for øvrige tjenester	1 010 530	746 220
<b>Jernbane</b>			
3703	Tvangsmulkt, ført mot kap.post 530929	(*)	270 000
SUM		16 637 230	15 968 200
<b>Totalt</b>		<b>16 637 230</b>	<b>15 968 200</b>

\*) Også i 2023 er det fakturert tvangsmulkt, men i motsetning til i 2022 fremkommer de ikke regnskapsmessig som SJTs inntekt. Tvangsmulkt fakturert fra SJT kreves inn av SJT, men inntektsføres som tilfeldig inntekt direkte til statsregnskapet.

## Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2023	31.12.2022
Lønn	56 133 814	55 173 997
Arbeidsgiveravgift	9 343 142	8 436 127
Pensjonsutgifter*	6 551 579	5 736 326
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-1 529 443	-3 029 439
Andre ytelser	2 396 603	1 978 568
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>72 895 696</b>	<b>68 295 579</b>
Antall utførte årsverk	58,8	59,4

\*Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2023 12,0 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremien/pensjonsgrunnlaget i 2023 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2022 utgjorde premiesatsen 11,0 prosent.

## Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2023	31.12.2022
Husleie	7 527 371	11 116 333
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	93 217	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	672 023	5 289 697
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	0	10 643
Mindre utstyrsanskaffelser	1 861 218	490 633
Leie av maskiner, inventar og lignende	5 241 277	4 903 972
Kjøp av konsulenttenester	2 373 839	3 109 947
Kjøp av andre fremmede tenester	1 467 670	2 399 328
Reiser og diett	1 849 162	1 414 680
Øvrige driftsutgifter	3 408 437	3 060 796
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>24 494 214</b>	<b>31 796 029</b>

## Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2023	31.12.2022
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Inntekter fra eiendeler i selskap m.m.	0	0
Salgssum ved realisasjon av verdipapirer	0	0
Renteinntekter	0	0
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	31.12.2023	31.12.2022
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	860	2 106
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>860</b>	<b>2 106</b>



## Note 5 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2023	31.12.2022
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)	878 266	15 522
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>	<b>878 266</b>	<b>15 522</b>

## Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

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

		31.12.2023	31.12.2023	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	1 118 440	0	1 118 440
	Andre fordringer	37 250	7 250	30 000
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>1 155 690</b>	<b>7 250</b>	<b>1 148 440</b>
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-5 589 151	0	-5 589 151
	Skyldig skattetrekk	-3 509 335	-3 509 335	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	0	-4 157 458	4 157 458
	<b>Sum</b>	<b>-9 098 486</b>	<b>-7 666 793</b>	<b>-1 431 693</b>
	<b>Sum</b>	<b>-7 942 796</b>	<b>-7 659 543</b>	<b>-283 253</b>