

Årsrapport
2018



Innhold

1 Leders beretning	3
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	
Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål.....	4
Nøkkeltall og indikatorer for utgifter	5
Økonomiske referanseindikatorer	5
Kjerneaktiviteter – volumtall	6
3 Aktiviteter og resultater	
Rapportering på hovedmål 1: «God sikkerhet og samtrafikkvegne på jernbane og god sikkerhet på trikk og T-bane»	7
Rapportering på hovedmål 2: «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger»	11
Rapportering på hovedmål 3: «Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår»	13
4 Styring og kontroll i virksomheten	15
5 Vurdering av fremtidsutsikter	20
6 Årsregnskap	21
Ledelseskommantar årsregnskapet	21
Prinsippnote årsregnskapet.....	22
Bevilgningsrapportering med noter	23
Artskontorapportering med noter	25

1 Leders beretning

Sikkerhet og samtrafikk på jernbane, T-bane og trikk

Norge har gjennom flere år vært et av landene i Europa med færrest drepte og alvorlig skadde per kjørte togkilometer. I fjor omkom fem personer på jernbanenettet – mot tre i 2017. Én av de fem omkomne i 2018 var en passasjer – den første på 12 år. SJT fikk innrapportert cirka 22.000 uønskede jernbanehendelser på jernbanenettet i 2018.



Prioriterte tilsynstemaer i 2018 for jernbane har vært risikostyring i anskaffelser; ledelsens engasjement i styring av sikkerhet og sikring; beredskap; sikring med særlig vekt på IKT-sikkerhet; og oppfølging av Bane NOR. Tilsynsvirksomheten har ikke avdekket forhold som har ført til at virksomheter har måttet stanse driften eller mottatt tvangsmulkt. Avvik og påleggsvedtak er rettet mot områder som er viktige å forbedre for virksomhetene. Manglene er særlig knyttet til korrigerende og forebyggende avvik og uønskede hendelser; styring av sikkerhet og sikring i anskaffelser; beredskap (inkludert i tunneler); og implementering av sikringsforskriften. SJTs kapasitet og kompetanse på fagområdet IKT-sikkerhet er økt for å arbeide med sikring mot tilsluttede uønskede hendelser på jernbanen.

Internasjonalt har SJT i 2018 deltatt i flere møterrekker som arbeider med EUs fjerde jernbanepakke. Dette inkluderer arbeid med samarbeidsavtalene mellom sikkerhetsmyndighetene og Det europeiske jernbanebyrået (ERA), arbeid med ERAs portal for behandlinger av søknader (OSS) og opplæring av saksbehandlere som kan bistå byrået i saksbehandlingen. I tillegg har SJT prioritert møterrekker som arbeider med det kommende signalsystemet ERTMS. Innen regelverksutvikling har SJT prioritert forberedelser til en mulig implementering av EU-regelverk som følge av den fjerde jernbanepakken.

Sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger

Sikkerhetsnivået på taubaner og i fornøyelsesinnretninger i Norge har vært stabilt over flere år. Kravet om et sikkerhetsstyringssystem fra senest 1. juli 2018 har tydeliggjort virksomhetenes ansvar for tilstrekkelig sikker drift. Statistikken over ulykker og hendelser med taubaner og fornøyelsesinnretninger preges som tidligere av underrapportering. Derfor er det fortsatt lite grunnlag for å si noe om utviklingstendensen i bransjene. Imidlertid ser det ut til at arbeidet med veiledning på bransjemøter og under tilsyn er i ferd med å øke bevisstheten om sikkerhetsstyring og oppmerksomheten mot uønskede hendelser. SJT observerer en liten økning i antall innrapporteringer. I 2018 ble det rapportert to ulykker, 31 alvorlige hendelser og 145 hendelser til sammen i bransjene.

Tilsyn med konkurransen i jernbanemarkedet

Som markedsovervåker behandlet SJT i 2018 to klagesaker av prinsipiell interesse. En av klagen gjelder manglende overholdelse av reglene i jernbanelovgivningen om varsling, beregning og innkreving av infrastrukturavgifter/påslag knyttet til bruk av Gardermobanen fra 2017. Den andre klagesaken dreier seg om hvorvidt krav som stilles til bruk av IKT-systemer for å få tilgang til terminaler og tjenester i terminaler, er i tråd med regelverket.

SJT samarbeider med markedsovervåkingsorganer i EU/EØS om regelverksutvikling og om felles prinsipper og praksis for saksbehandling. I 2018 var det mye arbeid med regelverk knyttet til EUs fjerde jernbanepakke. Sentralt her var ny forordning om å beregne økonomiske virkninger av å etablere kommersielle transporttjenester innenlands. Et annet tema var nye regler EU-kommisjonen har fastsatt om tilgang til serviceanlegg. Et tredje tema var felles prinsipper for å behandle søknader om unntak fra reglene som gjelder for de som driver serviceanlegg.

I 2018 deltok flere aktører til siste runde i konkurransen om å drive persontransport på Sørlandsbanen. Dette var den første strekningen som ble konkurranseutsatt og første kontrakt som ble tildelt i forbindelse med jernbanereformen. SJT følger konkurranseutsettingen nøye for å forvise seg om at den foregår på like vilkår og i henhold til jernbanelovgivningens bestemmelser på relevante områder.

Økonomi og styring

Ved utgangen av 2018 viser den økonomiske oversikten at den bevilgede rammen i årets tildelingsbrev ikke er anvendt fullt ut, og at det vil bli en merinntekt fra gebyrer innen taubane og fornøyelsesinnretninger. Totalt sett har SJT tilstrekkelig styring og kontroll på risikoforhold, og målene blir alt vesentlig oppnådd.

Oslo, 15. mars 2019

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Statens jernbanetilsyn

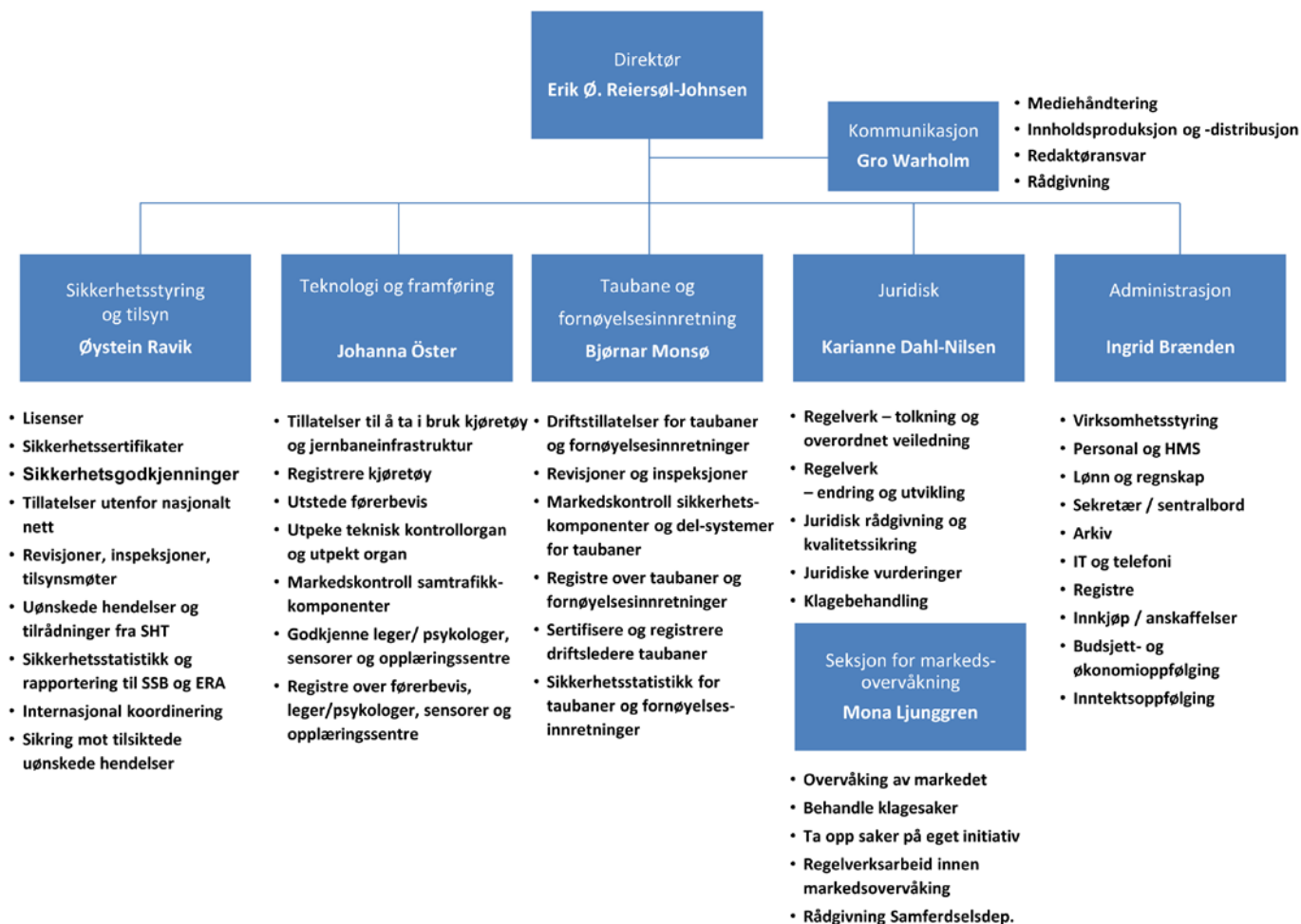
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål

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

SJT er tilsynsmyndighet for tog, trikk, T-bane, taubaner og fornøyelsesinnretninger i Norge. SJTs rolle er å være en pådriver for sikkerhet, inkludert sikring mot tilsiktede handlinger. SJT er også en pådriver for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og like vilkår. Innen alle bransjene er det SJTs oppgave å fremme norske interesser i felles europeisk regelverksutvikling og utvikle nasjonale regelverk i tråd nasjonale krav og felles europeiske avtaler. Regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det kan etableres et enhetlig jernbanesystem over landegrensene i Europa.

Figuren under viser hvordan organiseringen av SJT har vært de siste årene og ut 2018, med kjerneoppgavene i de organisatoriske enhetene. Avdeling for taubane og fornøyelsesinnretning var frem til utgangen av 2018 lokalisert i Trondheim.



2.2 Ansatte og årsverk pr. 31.12.2018

Ved årets slutt hadde SJT 65 ansatte, 63 faste og to i engasjement. Det ble utført 58,8 årsverk, hvorav 9,5 ved avdeling for taubane og fornøyelsesinnretninger i Trondheim. Totalt sett opplevde SJT en relativt stabil bemanningssituasjon. Det er jevnt gode muligheter til å rekruttere, med unntak av IKT sikkerhetskompetanse og sikringskompetanse. Gjennom året fikk SJT fire nyansatte. Fem fast ansatte, fordelt på tre enheter, sluttet. En person var engasjert på deltid på pensjonistvilkår. Ved årets slutt var det fire utlyste stillinger.

Tabellen på neste side viser ansatte fordelt etter avdelinger, seksjon og stab i daværende organisering de siste tre år.

Organisasjonsenheter	Ansatte
Direktør og kommunikasjonsstab	3
Sikkerhetsstyring og tilsyn	14
Teknologi og framføring	10
Juridisk	9
Seksjon Markedsovervåking	5
Taubane og fornøyelsesinnretninger	8
Administrasjon	16*
Sum	65
* 3 ansatte i 50 prosent stilling.	

Nøkkeltall og indikatorer for utgifter

Nøkkeltall	2018	2017	2016
Ansatte (faste og midlertidige)	65	66	63
Årsverk	58,8	58,2	57,4
Samlet tildeling post 01-99 i NOK	96 764 000	94 592 000	82 779 210
Utnyttelsesgrad post 01-29 (%)	96,26 %	93,1 %	96,5 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	93 148 260	88 083 892	79 860 524
Personalutgifter (lønn og sosiale utgifter)	62 869 090	59 934 246	
Personalutgifter i % av driftsutgifter	67,49 %	68,0 %	65,3 %
Reiseutgifter per årsverk (konto 71) i NOK	48 590	54 021	60 685
Konsulentutgifter i NOK	9 603 192	3 919 632	3 470 026
Konsulentutgift andel av driftsutgifter (%)	10,31 %	4,5 %	4,4 %

Andelen konsulentutgifter økte fra under 5 % i 2017 og 2016 til over 10 % i 2018.

Konsulentutgifter ved utvikling av TAFreg, en IT-løsning som gir oversikt over gyldige tillatelser som skal faktureres for årsgebyr og tillatelsesgebyr, ble i 2017-budsjettet belastet kontogruppe 4. I tabellen over fremkommer ikke disse utgiftene som konsulentutgifter. For 2018 fremkommer alle konsulentutgifter i tabellen over.

2.3 Økonomiske referanseindikatorer for statlige virksomheter

Tabellen under viser økonomiske indikatorer for de siste tre år, som brukes som felles referansemål for drifts- og administrasjonseffektivitet i staten.

Økonomiske referanseindikatorer	2018	2017	2016
Årsverksutgift (lønn og sosiale utgifter dividert på årsverk)	1 069 202	1 029 444	908 473
Totalutgift per årsverk (sum driftsutgifter dividert på antall årsverk)	1 584 309	1 512 949	1 390 604
Lønnsutgiftsandel (lønn og sosiale utgifter dividert på sum driftsutgifter)	67,5 %	68,0 %	65,3 %
Andel administrative utgifter (administrasjonsutgifter/sum totale utgifter)	18,6 %	19,8 %*	
Administrative utgifter per årsverk	295 352	299 284*	

* Nye indikatorer i 2017.

Andel administrative utgifter og administrative utgifter per årsverk viser en svak nedgang. Dette er knyttet til økt utgiftskontroll og gevinster ved nye avtaler fra statlige fellestjenester.

2.4. Volumtall for produksjon av tjenester

Tabellen under viser oversikt over kjerneaktiviteter på de ulike områdene, med noen utvalgte volumtall.

Kjerneaktiviteter – volumantall	2018	2017	2016
Jernbanesikkerhet og samtrafikk			
Sikkerhets sertifikat/-godkjenning, lisens, tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy og førerbevis			
Nye sikkerhets sertifikater/lisenser – norske og utenlandske selskaper	0/2*	1	0
Endrede eller fornyede sikkerhets sertifikater	4	4	7
Tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy	143	139	195
Førerbevis	77	109	151
Tilsyn, fordelt på typer			
Systemrevisjoner	13	12	12
Tilsynsmøter	3	16	19
Inspeksjoner	1	2	4
Innrapporterte (unike) uønskede hendelser	22.000	19.510	18.200
Nye rapporter fra Statens Havarikommisjon for transport (SHT)/antall sikkerhetstilrådninger	11/17	8	7
Avsluttede rapporter fra SHT/avsluttede sikkerhetstilrådninger	10/16	9	3
Sikkerhet på taubane og fornøyelsesinnretninger			
Driftstillatelse og driftslederertifikat			
Antall virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	287	251	325
Antall fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse	779	767	905
Nye tillatelser for fornøyelsesinnretninger	154	126	84
Antall virksomheter med driftstillatelse for taubaner	354	365	369
Totalt antall taubaneanlegg med driftstillatelse	807	811	828
Nye driftstillatelser for taubane (innretninger)	11	18	18
Antall vedtak om innvilgede driftsledersertifikat for taubaner	55	54	45
Tilsyn			
Stedlige tilsyn/dokumenttilsyn med virksomheter med fornøyelsesinnretninger, ordinære stedlige tilsyn/dokumenttilsyn	13/1	44	629
Stedlige tilsyn/dokumenttilsyn med virksomheter med taubaner, ordinære stedlige tilsyn/dokumenttilsyn	57/1	77	446
Markedsovervåking – jernbane			
Mottatte klager innen jernbanemarkedet	2	0	1
Ferdig behandlede klager innen jernbanemarkedet	2	2	2
Regelverksarbeid			
EU-rettsaker implementert	0	3	3
Større regelverksarbeider som pågår	6	3	2
EØS-posisjonsnotater utarbeidet (ett for hver rettsakt)	12		
Internasjonalt arbeid			
Møterekker EU/EØS – jernbanesikkerhet og -samtrafikk	33	41	31
Møterekker EU/EØS – markedsovervåking	8	9	8
Møterekker EU/EØS og internasjonalt – taubane	9	9	13
Møterekker internasjonalt – fornøyelsesinnretninger	5	6	5
Innsyn			
Behandlede innsynskrav	1207	1674	1406

Nedgangen i antall gjennomførte tilsynsmøter på jernbane skyldes at oppfølgingen av Bane NOR er gjort på andre måter enn med tilsynsmøter, som var viktig i 2017 og 2016. Det ene dokumenttilsynet gjennomført på området Taubaner innebar at cirka 240 virksomheter ble bedt om å sende inn dokumentasjon om gjennomført akkreditert prøving av ståltau.

Fravær av implementerte EU-rettsaker i norsk rett i 2018 skyldes etterslep som følge av at direktiv 2012/34 ikke er tatt inn i EØS-avtalen. Flere rettsaker ligger «på vent».

Under internasjonalt arbeid er tallene på antall møterekker innen de ulike fagområdene omtrentlige tall, fordi definisjonsgrunnlaget ikke var standardisert i 2018, og det er brukt ulike definisjoner på hva som regnes som møterekker.

Nedgangen i antallet innsynskrav skyldes hovedsakelig at 2017 var et spesielt år for SJT og mange andre virksomheter, da det såkalte «Graveteamet» var spesielt aktive, noe som medførte mange tusen innsynskrav til mange virksomheter.

3 Aktiviteter og resultater

3.1 Oppsummering av aktiviteter og resultater

Statens jernbanetilsyn (SJT) har i all hovedsak gjennomført aktiviteter og oppnådd resultater i tråd med mål og oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2018. Tilsynsaktivitetene på jernbane viser at jernbaneaktørene, inkludert trikk og T-bane, i hovedsak overholder regelverket knyttet til sikkerhet og samtrafikk, og at bransjens arbeid med sikkerhet, inkludert sikring, er relativt godt. Ingen av tilsynene har medført stans av virksomhet eller tvangsmulkt. Sikkerhetsnivået for jernbane, T-bane og trikk er fremdeles blant de beste i Europa, og stabilt i forhold til tidligere år i Norge.

For tilsynsområdene taubane og fornøyelsesinnretning har det vært noen utfordringer med lange saksbehandlingstider og virksomhetenes innrapportering av uønskede hendelser, begge som følge av nytt regelverk og ny metodikk for å behandle søknader om driftstillatelser og gjennomføre tilsyn. Omleggingen har vært krevende både for bransjen og avdelingen for taubane og fornøyelsesinnretninger, med stort informasjons- og omstillingsbehov. Sikkerheten på taubane og i fornøyelsesinnretninger er fremdeles meget god i internasjonal sammenheng og stabil i forhold til tidligere år i Norge.

På området markedsovervåking er mye ressurser brukt på internasjonalt samarbeid om regelverksutvikling og prinsipper for saksbehandling, spesielt knyttet til SERA-direktivet. Det ble mottatt to klager som har hatt høy prioritet gjennom hele året.

SJT har ikke fullt ut gjennomført tilsynsprogrammet mot jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger som planlagt. Betydelige ressurser har vært omdisponert mot tillatelsesprosesser spesielt for fornøyelsesinnretninger, hvor antall søknader har vært unormalt høyt som følge av endringer i regelverket i 2017. Det er vurdert at denne endringen for 2018 ikke vil gi negativ konsekvens for sikkerheten i noen av bransjene, men at tilsynsaktiviteten spesielt mot taubaner og særlig mot fornøyelsesinnretninger i 2018 var på et kritisk lavnivå. Tilsynsaktiviteten planlegges å være vesentlig mer omfattende i 2019.

På området sikring har SJT redusert aktiviteten både på tilsyn og spesielt på veiledningssiden som følge av kapasitets- og tilhørende kompetansemangel. Dette vurderes å ha redusert implementeringshastigheten for virksomhetene med hensyn til sikringsforskriften, og er uheldig. På den annen side har det gjennom tilsynsaktiviteten i 2018 ikke blitt avdekket kritiske mangler hos virksomhetene på dette området, og SJT vurderer risikoendringen som følge av denne reduksjonen å være ubetydelig forutsatt at tilsyns- og veiledningsnivået økes betydelig i 2019.

SJT hadde planlagt å innskjerpe/forsterke regelverket som regulerer frist for behandling av søknader om tilgang til serviceanlegg, jf. krav i jernbaneforskriften. Dette ble nedprioritert i 2018 av kapasitetshensyn. SJT har ikke mottatt klager eller henvendelser som indikerer at mangel på frister i regelverket har vært problematisk. SJT har vurdert av konsekvensen av denne utsettelse er ubetydelig. Forskriftsendring med slik bestemmelse er på planen for 2019.

3.2 Oppsummering om bruk av økonomiske ressurser

Mindreutgift i regnskapet på kap. 1354 post 01, ble kr 3 313 000. Det vil si at SJT disponerte ca 96 % av samlet tildeling for 2018 og ca 100 % av årets tildeling (kr 3 593 000 ble overført fra driften i 2017 til 2018). Av årets totalutgift, utgjør personalutgifter ca 66 % (inklusive fradrag for overhead/dekningsbidrag), utgifter til lokaler ca 13%, mens øvrige driftsutgifter utgjør ca 21%. Langtidssykefravær medførte at personalutgiftene ble noe lavere enn budsjettet.

Mindreutgift i regnskap 2018 på kap. 1354 post 21, ble kr 302 000, som tilsvarer en disponeringsgrad på ca. 99 % av samlet tildeling (det ble ikke overført midler fra driften i 2017 til 2018). Av årets totalutgift utgjør personalutgifter ca. 74 % (inklusive belastning for overhead/dekningsbidrag), utgifter til lokaler ca 6 %, mens øvrige driftsutgifter utgjør ca 20 %. Kontoret i Trondheim (post 21) belastes med overhead fra Oslo (post 01). Overheadbelastning/dekningsbidrag i 2018 er kr 4 458 000 og inngår i sum personalutgifter for begge steder. Arbeidet med utviklingen av nytt tilsynsverktøy (TAFreg, se kapittel 4.3.2) har pågått i hele 2018. Årets utgift er kr 5 592 000 for SJT totalt og utgjør ca 6 % av totalutgiften til SJT.

Gebyrinntekter fra fornøyelsesinnretninger og taubane ble på kr 15 013 000, hvilket er kr 713 000 mer enn inntektskravet for 2018. Merinntekten er i hovedsak relatert til arbeid utført i 2017, der tilhørende gebyr er innbetalt i 2018. Merinntekten skyldes også at antall fakturerte innretninger har vært noe flere enn forutsatt i budsjettet.

3.3 Hovedmål 1 «God sikkerhet og samtrafikkevne på jernbane og god sikkerhet på trikk og T-bane»

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

Veiledning til bransjene

SJT arrangerte konferanse for jernbanesektoren i Oslo 17. oktober for drøyt 200 deltakere, inkludert cirka 30 egne medarbeidere. Sikkerhet, samtrafikk og sunn konkurranse ble satt sammen og belyst av både SJTs fagpersoner og eksterne eksperter. I en spørreundersøkelse etter konferansen fikk den samlede gjennomføringen av konferansen en score på 4,09 av 5, mot 4,25 for arrangementet i 2017.

SJT arrangerte to morgenmøter for jernbanesektoren i 2018. Det ene møtet hadde sikring som tema – nærmere bestemt regelverk, roller, risiko og plikter. Det andre møtet hadde beredskap som tema – nærmere bestemt regelverk, roller ved ulykker og skadestedshåndtering.

Tillatelse til å ta i bruk jernbaneinfrastruktur og kjøretøy

Behandling av meldinger og søknader om tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og jernbaneinfrastruktur har foregått med en saksbehandlingstid godt innenfor regelverkets krav. Det har vært jobbet målrettet for å forbedre veiledningsmøter, være mer effektive i saksbehandlingen og være lettere tilgjengelig på telefon. Brukerundersøkelsen, som har vært gjennomført for denne typen saker de siste fem årene, viste i 2018 høy og økende tilfredshet hos virksomhetene med søknadsprosessene, spesielt effektiviteten i saksbehandlingen og nytten av veiledning.

Flere store prosjekter har fått tillatelse til å ta i bruk infrastruktur, som for eksempel Farriseidet i Porsgrunn. Andre store prosjekter er i startgropen for kontakt med SJT om fremtidige søknader, og det har vært jevnlig statusmøter med de større prosjektene, som Follobanen og ERTMS-programmet. Med Sporveien har det vært god og jevnlig kontakt med blant annet prosjektene i Samlet Plan, som innebærer oppgradering og fornying av infrastrukturen samt tilpasning av frittromsprofilen for moderne trikker.

Flytoget planlegger å sette i trafikk åtte togsett av den nye typen 78 fra CAF-fabrikken, for å øke den skinnegående kapasiteten til og fra Oslo Lufthavn. SJT har hatt møter med partene om forberedelser til søknadsprosessen for tillatelse gjennom året. Etter planen skal innfasing av de nye flytogene skje fra andre halvdel av 2019.

Bombardier, produsent av det nye lokomotivet TRAXX AC3, har valgt Norge for testing og første tillatelse til å ta i bruk, på grunn av de krevende forholdene knyttet til geografi og vinterforhold. SJT er i dialog med partene om dette forut for søknaden.

SJT har fulgt med i vurdering og testing av komposittbremseklosser under vanskelige vinterforhold i Norden, sammen med tilsynsmyndigheter i Sverige og Finland. Arbeidet har ført til styrket fokus i Det europeiske jernbanebyrået (ERA) på problemstillingen, og det er innarbeidet en særlig overgangsperiode for de nordiske landene i TSI-NOISE for nordiske vinterforhold i Sverige og Finland.

Gjennomføring av tilsyn

Tilsynsprogrammet for 2018 for jernbane er ved årets slutt gjennomført med noen justeringer, som er avviksbehandlet og funnet akseptable. Det skyldes ressursutfordring på grunn av flere parallelle aktiviteter med høyt aktivitetsnivå gjennom hele året, blant annet knyttet til organisasjonsutvikling og aktiviteter relatert til EUs fjerde jernbanepakke. Noen av tilsynene med lavest prioritert er utsatt til 2019 etter en helhetlig risikovurdering. Tilsynsaktivitetene har ikke avdekket forhold som har medført stans av virksomhet eller bruk av tvangsmulkt.

Prioriterte tilsynstemaer for jernbane har vært risikostyring i anskaffelser, ledelsens engasjement i styring av sikkerhet og sikring, beredskap, sikring, med særlig vekt på IKT-sikkerhet, og oppfølging av Bane NOR. Fokuset på risiko, vesentlighet og effekt er videreført i årets tilsynsarbeid. Det har bidratt til at identifiserte avvik og påleggsvedtak er rettet mot viktige forbedringsområder. Det er fortsatt konstatert utfordringer i bransjen knyttet til:

- Korrigering og forebygging av avvik og uønskede hendelser
- Styring av sikkerhet og sikring i anskaffelser
- Beredskap, herunder beredskap i tunneler
- Implementering av sikringsforskriften, herunder styring av informasjonssikkerhet

Utfordringene knyttet til korrigering og forebygging av avvik og uønskede hendelser omfatter blant annet identifisering av bakenforliggende årsaker, iverksettelse av tiltak som er rettet mot årsakene og evaluering av effektene av gjennomførte tiltak. Dette gjelder også avvik som avdekkes i interne revisjoner og gjennom SJTs tilsyn. I tillegg konstateres det fortsatt i for stor grad at SJTs pålegg bare delvis oppfylles innen fastsatte frister, og at de ofte

svares med planer om tiltak i stedet for faktisk gjennomførte tiltak. For å oppnå mer effektiv påleggsoppfølging har SJT derfor startet med aktivt å tilby veiledning og har initiert mer aktiv bruk av sanksjonsmidler. Det er også en utfordring hos flere av jernbaneselskapene at analyser av avvik og uønskede hendelser i hovedsak gjennomføres av de enkelte avvikene og hendelsene enkeltvis, og i mindre grad i et større perspektiv, hvor øvrige avvik og hendelser tas med. Flere av jernbanevirksomhetene har vist forbedring innenfor nevnte områder i forhold til tidligere tilsyn.

Etter hvert gjennomført tilsyn i 2018 har SJT sendt en brukerundersøkelse til hver av virksomhetene og spurt om tilfredshet med og utbytte av det aktuelle tilsynet. Resultatene av undersøkelsen viser en overveiende god tilfredshet på gjennomføring, dialog og relevans, og en positiv utvikling på områder hvor det var satt mål om forbedring.

ERAs modenhetsmodell er ferdig utviklet og testet for bruk i SJT. Den vil bli tatt i bruk til rapportering etter tilsyn i 2019. Modellen er et nyttig kommunikasjonsverktøy for å synliggjøre styrker og svakheter i sikkerhetsstyringen og bidra til en mer sporbar prosess for risikobasert tilsyn. Det kan være aktuelt å gi jernbanevirksomheter mulighet til å bruke verktøyet til egen evaluering.

Oppfølging av «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren»

Beredskap mot ulykker, spesielt storulykker, er et viktig tema i tilsynsvirksomheten. Tilrettelegging for innsats fra brannvesenet i jernbanetunneler har vært et diskusjonstema. Dialog med KS bedrift brann og redning har ført til at disse nå har laget et utkast til en spesifikasjon over krav som må være oppfylt for at en slik innsats kan utføres.

Den svært tørre sommeren førte til behov for særskilt fokus på risiko for brann. SJT fulgte opp dette særskilt overfor jernbanevirksomhetene og BaneNOR. Klimaforhold for øvrig, særskilt i forhold til ekstreme værforhold, har vært dekket gjennom tilsynsvirksomheten.

SJT har i perioden bidratt i SDs prosjekt «Transport i totalforsvaret».

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

Regelverket er et viktig verktøy i arbeidet med god sikkerhet på jernbanen. De planlagte regelverksaktiviteter for 2018 har i stor grad blitt gjennomført. Regelverket er i endring og preges i stadig større grad av EUs regulering av området. Dette gjør at det er et stort behov for veiledning, også for etablerte aktører, og veiledningsarbeid har vært prioritert høyt.

Arbeidet med å forberede gjennomføring av nytt sikkerhetsdirektiv og nytt samtrafikkdirektiv på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, har pågått gjennom 2018 og vil ferdigstilles i løpet av 2019. Det er gjort en ekstra innsats for å sikre et brukervennlig regelverk, blant annet med fokus på god struktur og med bruk av eksternt kompetanse for å få et klarere lovspråk. Det er gjennomført en kvalitativ evaluering som konkluderer med at det har blitt en klar forbedring i foreslåtte forskriftstekster i forhold til direktivtekstene. Dette forventes å ha en effekt på aktørenes forståelse og etterlevelse av regelverket.

Det er ikke gjennomført noen EØS-rettsaker i 2018, hovedsakelig fordi direktiv 2012/34 ikke er tatt inn i EØS-avtalen og at det dermed ligger flere rettsaker «på vent». Disse må gjennomføres i norsk rett så snart de blir tatt inn i EØS-avtalen. Det er utarbeidet EØS-posisjonsnotater for 12 EU-rettsaker på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Disse gjelder blant annet praktiske ordninger for felles sikkerhetssertifikater og kjøretøytilatelse, felles sikkerhetsmetoder for sikkerhetsstyringssystem og overvåking samt regler for gebyrer og ERAs klageordning.

Som følge av nytt samtrafikkdirektiv i EUs fjerde jernbanepakke er det startet et arbeid med å gjennomgå de nasjonale kravene i forskriftene om kjøretøy og jernbaneinfrastruktur for å påse at det ikke oppstår dobbeltregulering. Dette arbeidet er planlagt ferdigstilt i 2019, og de oppdaterte forskriftene settes i kraft dersom fjerde jernbanepakke blir gjennomført i Norge.

SJT har også bidratt i Samferdselsdepartementets arbeid med forberedelse av en eventuell nasjonal gjennomføring av fjerde jernbanepakke, blant annet ved å gi innspill til endringer i jernbaneloven og jernbaneforskriften.

3.3.3 Delmål 1.3 «Fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling»

SJT deltar i flere internasjonale møterekker som nasjonal sikkerhetsmyndighet. I 2018 har arbeidet med EUs fjerde jernbanepakke hatt høy prioritet. SJT har vært med på å utarbeide utkast til samarbeidsavtaler mellom sikkerhetsmyndighetene og ERA. Arbeidet ble sluttført i 2018 og det vil i 2019 bli bilaterale forhandlinger. SJT har videre deltatt i utvikling og testing av ERAs portal for behandling av søknader for kjøretøy og sikkerhetssertifikat, kalt «One-stop shop» (OSS). SJT har også hatt en representant med på pilot-opplæringen ERA gjennomfører

både for de som skal bistå Byrådet gjennom Pool of Experts. Dette har gitt gode muligheter for å være med på å utvikle og påvirke opplæringen som vil bli gitt. For å tilrettelegge for gjennomføringen er det etablert og under gjennomføring en handlingsplan for nødvendige interne aktiviteter som forberedelse til endringene i juni 2019.

Deltakelse i møtetrekker som arbeider med signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management system) er også prioritert. Bane NOR har inngått kontrakt med leverandører med bygging ERTMS signalsystem, hvor første strekning ventes å tas i bruk i 2022. ERA har arbeidet med et felles rapporteringssystem (Common Occurrence Reporting) for uønskede hendelser. Dette arbeidet er forsøkt påvirket i retning av at de norske selskapene skal kunne opprettholde sine systemer uten unødig dobbelrapportering i et nytt regime, og at SJT fortsatt skal ha tilgang til å bruke denne informasjonen.

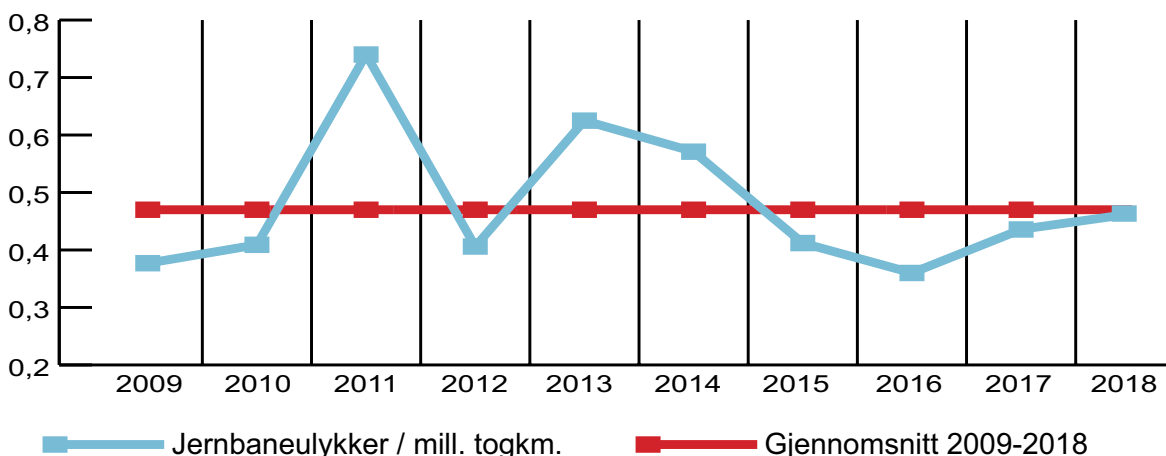
3.4 Delmål 1.4 «Forvalte og utnytte statistikk og tilstandsvurderinger om sikkerhetsnivå»

Jernbaneulykker – sikkerhetsnivå

Norge har gjennom flere år vært et av landene i Europa med færrest drepte og alvorlig skadde per kjørte togkilometer. Fem personer omkom på jernbanenettet i 2018. Til sammenligning var tilsvarende tall tre året før. Tre av de fem omkom ved påkjørsel i sporet, én omkom på planovergang og én ved av- og påstigning. Sistnevnte er første omkomne passasjerer de siste 12 årene. Én person ble alvorlig skadd ved påkjørsel på planovergang. For ulykker som forårsaker alvorlig skade og død, er den typiske situasjonen at en person eller et kjøretøy befinner seg i sporet eller på en planovergang.

Foreløpig status for 2018 er 25 jernbaneulykker¹, mot 20 i 2017. Ytterligere seks ulykker utredes, så det endelige tallet for 2018 kan bli høyere. Stopp i trafikken over seks timer er den dominerende hendelsestypen blant de 25 jernbaneulykkene, og kun i mindre grad materielle skader og personskader. Grafen under viser utvikling i antallet jernbaneulykker på det nasjonale jernbanenettet de siste årene.

Grafen under viser forholdet mellom antallet jernbaneulykker per kjørte millioner kjørte togkilometer, med markering av gjennomsnittet for de siste ti år.



Tabellen under viser antall millioner kjørt togkilometer i perioden 2009 til 2018.

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
45	49	49	47	48	49	51	50	50	51

Innrapportering av uønskede hendelser fra jernbanevirksomheter

Totalt ble det innrapportert fra jernbanevirksomhetene cirka 22.000 uønskede hendelser på jernbanenettet i 2018, mot 19.500 i 2017. Tallet omfatter, i tillegg til de 25 jernbaneulykkene, en rekke typer hendelser og tilløp til hendelser. Økningen i rapportering som er registrert fordeler seg på flere kategorier, blant annet avsporing og lastkontroll før avgang. En uvanlig varm sommer førte til en del innrapportering av solsløyng, men ingen av disse hendelsene ble klassifisert som ulykker.

Ulykker og sikkerhetsnivå for trikk og T-bane

Kategorien «sporvogn/trikk» i SJTs statistikk består av rapporterte uønskede hendelser fra Trikken i Oslo, Bybanen i Bergen og Gråkallbanen i Trondheim. I 2018 var det fire trikkeulykker, mot seks året før. Tre av ulykkene skyldtes stans i trafikken i over seks timer. I den fjerde ulykken var årsaken én alvorlig skadd passasjer. På T-banen var det fem ulykker i 2018, med i alt tre alvorlig skadde passasjerer, mens det i 2017 var tre ulykker, der i alt én person omkom og to ble alvorlig skadet.

¹ Med jernbaneulykke menes en hendelse som forårsaker død eller alvorlig personskade eller betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller ytre miljø, eller omfattende trafikkforstyrrelser (konsekvenser av ulykken).

Innrapportering av uønskede hendelser fra trikk og T-bane

Cirka 3.900 uønskede hendelser er rapportert for trikk og T-bane i 2018, mot cirka 4.000 i 2017. Fortsatt domineres statistikken av ferdsel i spor, ferdsel på planoverganger og handlinger fra personer som ikke er personell eller passasjerer.

Bruk av statistikk og trender om UH

På forespørsel fra virksomheter har det vært produsert statistikk til bruk for fareidentifisering og risikovurderinger.

3.4.1 «Sikre oppfølging og implementering av nytt regelverk for sikring/terrorberedskap og andre tilsiktede uønskede handlinger»

Tilsynsprogrammet for 2018 på området sikring, inkludert IKT sikkerhet, er i hovedsak gjennomført, noen tilsyn er flyttet over til 2019. Det er ikke avdekket alvorlig avvik i tilsyn med IKT-sikkerhet. Virksomhetene ser ut til å ha generelle IKT-sikkerhetssystemer på plass. SJTs rolle er å se på disse i lys av sikringsforskriftens krav, og i dette perspektivet er systemene generelt preget av umodenhet. Svakheter innen leverandørstyring er en gjenganger. Sikring og IKT sikkerhet vil være et prioritert tema også i 2019.

På grunn av kompetanse og ressurstilgangen på området ble ikke alle de planlagte veilednings- og utviklingsaktivitetene gjennomført i 2018, og er i stedet satt på planen for 2019.

SJT deltar i nasjonale nettverk og i internasjonale fora på sikringsområdet for å utveksle erfaringer, internasjonalt blant annet i EU organet Landsec og i det nylig opprettede EU Rail Passenger Security Platform.

3.5 Hovedmål 2 «God sikkerhet på taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger»

3.5.1 Delmål 2.1 «Sikre at taubane- og fornøyelsesinnretningsregelverket er faglig forankret, oversiktlig og lett tilgjengelig for brukerne»

Taubaner og fornøyelsesinnretninger

Taubanedirektivet ble i 2018 avløst av en forordning som ble gjennomført i Norge via et nytt vedlegg til taubaneforskriften. Forordningen innebærer ikke vesentlige endringer i regelverket. SJT deltar som fagekspert i EU-kommisjonens arbeidsgruppe for taubaneforordningen. Gruppen satte i 2018 i gang arbeidet med å skrive veilederen til forordningen, og dette pågår fortsatt. Å delta i arbeidsgruppen har økt forståelsen for, og gitt konkrete erfaringer med, tolkningen av enkelte bestemmelser og innspill til punkter som bør vurderes forbedret i taubaneforskriften.

Kravet til sikkerhetsstyringssystem for virksomheter som er omfattet av taubaneforskriften og forskrift om fornøyelsesinnretninger trådte i kraft 1. juli 2017, men med overgangsbestemmelse om at sikkerhetsstyringssystem skulle være på plass innen et år. Etter 1. juli 2018 har det derfor i tilsynsaktiviteter blitt gitt pålegg ved avvik fra dette kravet. Ut fra tilbakemeldinger under tilsyn, og i møter med aktører i bransjene, er inntrykket at krav om sikkerhetsstyringssystem har medført at virksomhetenes ansvar for sikker drift har blitt tydeligere. Flere aktører ser også nytten av uhellsrapportering og av å se på bakenforliggende årsaker til avvik i sin styring av sikkerheten.

SJT deltok på det årlige møtet i det verdensomspennende nettverket av tilsynsmyndigheter for taubane (ITTAB). En presentasjon av en alvorlig hendelse i Norge i dette forumet ga verdifulle innspill til videre oppfølging av hendelsen. SJT var vertskap for det årlige møtet i standardkomiteen CEN/TC242, en teknisk komité som utgår fra Den europeiske standardiseringskomiteen (CEN). 18 representanter fra sju europeiske land deltok. Hensikten med møtene er å bli oppdatert om status for standarder under utvikling eller gjeldende standarder og avgjøre om utkast til standard kan gå til formell avstemning.

International Organisation for Transportation by Rope (OITAF) har en arbeidsgruppe som jobber med tematikk rundt ståltau, med søkelys på bruk og inspeksjon. SJT deltok i dette arbeidet, og i utviklingen av en rapport om visuell inspeksjon av tau, ferdigstilt og publisert i 2018. Nå arbeides det med en rapport om levetidsbetraktninger av ståltau som forventes ferdigstilt i 2021.

International Association of Amusement Parks and Attractions (IAAPA) arrangerer en årlig messe i Europa med tilhørende seminarer. SJT deltok aktivt og la et godt grunnlag for fremtidig nettverksbygging, erfaringsutveksling og kompetanseheving på området fornøyelsesinnretninger.

3.5.2 Delmål 2.2 «Fremme kompetanse om regelverkskrav og øke risikohåndteringsevnen for taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger»

Veiledningsarbeidet mot taubane- og fornøyelsesbransjen har vært prioritert høyt som følge av stort behov knyttet til regelverket som trådte i kraft i 2017. Det er utarbeidet skriftlige veiledere, gjort forbedringer i de nettbaserte søknadsskjemaene, gjennomført møter med bransjene og holdt innlegg på bransjeorganisasjonenes egne fora og sikkerhetsseminarer. Dette har bidratt til større kunnskap om regelverket hos aktørene.

3.5.3 Delmål 2.3 «Påse sikker drift av taubaner og fornøyelsesinnretninger gjennom tillatelser og risikobasert tilsyn»

Behandling av søknader om driftstillatelser for taubaner og fornøyelsesinnretninger

I årets første måneder økte restansen av søknader om driftstillatelser for taubaner og fornøyelsesinnretninger på grunn av lange saksbehandlingstider. Ved utgangen av første tertial var det over hundre søknader til behandling. Behandlingstiden var svært varierende, og for noen saker opptil mange måneder. Situasjonen skyldtes stor variasjon i kvaliteten på søknadene. Søkere drøyer i en del tilfeller lenge med å svare etter en første tilbakemelding om mangler ved søknader. Dette kan skyldes flere ulike forhold, for eksempel prosjekter som er under bygging eller innstilt på grunn av at det er vintersesong. I tillegg var det utfordringer internt knyttet til saksbehandlingsrutiner basert på nytt regelverk og ny tilsynsmetodikk som forårsaket mer omstendelige prosesser ved behandlingen av søknadene.

I andre tertial ble situasjonen løst ved at ressurser og kompetanse i andre fagavdelinger i SJT ble omprioritert til å bistå med saksbehandlingen i avdelingen for taubaner og fornøyelsesinnretninger. Det ble også lagt bedre til rette for komplette og gode søknader gjennom oppdateringer i det elektroniske søknadsskjemaet og en ny veiledning på nettsidene. Resultatene var at restansene ble betydelig redusert i løpet av andre tertial. Kompetanseoverføring gjennom samarbeidet mellom avdelingene har medført mer smidig saksbehandling, og saksbehandlingstidene er nå betydelig redusert. Tilbakemeldingene fra bransjene om endringene er positive.

Tabellen under viser saksbehandlingstider, beregnet fra søknad er mottatt til vedtak om innvilgelse eller avslag er sendt søker, for fornøyelsesinnretninger og taubaner, for første og andre halvår 2018. Det høyest og laveste antallet saksbehandlingdager brukt i en enkelt sak er også vist for samme perioder. Det bemerkes at det finnes saker mottatt i begge halvår, fra begge fagområder, som fortsatt ikke er ferdig behandlet, slik at tallene er foreløpige. Saksbegrepet i tabellen er slik at en sak kan inneholde flere innretninger eller anlegg. SJT har derfor innvilget flere nye tillatelser enn vi har behandlet saker i 2018. Fra 2019 vil det være en sak og ett vedtak.

Antall saker i tabellen kan avvike fra tallene i volumtabellen i kapittel 2 fordi denne tabellen kun har med søknader mottatt og vedtatt i samme halvår. Volumtabellen har også med saker som er mottatt i 2017 og vedtatt i 2018.

	Mottatt første halvår	Mottatt andre halvår
Fornøyelsesinnretninger		
Antall ferdigbehandlede saker	53	15
Gjennomsnittlig saksbehandlingstid (dager)	60	45
Korteste saksbehandlingstid (dager)	23	2
Lengste saksbehandlingstid (dager)	193	95
Taubaner		
Antall ferdigbehandlede saker	4	5
Gjennomsnittlig saksbehandlingstid (dager)	120	77
Korteste saksbehandlingstid (dager)	41	33
Lengste saksbehandlingstid (dager)	331	159

Tilsyn med virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger

Tilsynsprogrammet for virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger er i hovedsak gjennomført. Noen virksomheter har, etter gjennomførte risikovurderinger, fått SJT utsatt til 2019, grunnet utfordringer med kapasiteten i avdelingen, blant annet saksbehandlingen av søknader om driftstillatelser og interne prosjekter.

Innenfor området taubaner ble det gjennomført 56 ordinære tilsyn, med stikkprøvebasert befarings i anleggene. Temaene for tilsynsprogrammet for taubaner har vært sikkerhetsstyringssystemer, med spesiell fokus på beredskap, vedlikehold og sikkerhet ved av- og påstigning. Mange av virksomhetene har avvik knyttet til kravene til sikkerhetsstyringssystem og det er gitt avvik med pålegg om utbedring til virksomheter med svevende taubanetransport.

Det ble gjennomført et dokumenttilsyn hvor det ble kontrollert at virksomhetene hadde tilfredsstillende forsikringsdokumentasjon og et dokumenttilsyn hvor et stort antall virksomheter sendte inn dokumentasjon på at magnetinduktiv prøving (MIP) i henhold til taubaneforskriftens §3-12) av ståltau var kontrollert av akkreditert instans. Konklusjonene på sistnevnte tilsyn var pålegg om å kassere eller kontrollere ståltauene hyppigere.

Innenfor området fornøyelsesinnretninger ble det gjennomført 13 ordinære tilsyn med virksomheter som har driftstillatelse, hvorav 12 var stedlige tilsyn med stikkprøvebasert befarings i anleggene og den siste var et dokumenttilsyn. Temaene for tilsynsprogrammet for virksomheter med fornøyelsesinnretninger har vært sikkerhetsstyringssystemer, med spesiell fokus på driftsrutiner, vedlikehold og rutiner ved uhell, hendelser og personskade. Det var en god spredning i avvikene som ble gitt, hovedtyngden av avvik var knyttet til kravene om rapportering av uhell, hendelser og ulykker.

Markedstilsyn med sikkerhetskomponenter for taubane har blitt nedprioritert under de gjennomførte tilsynene, men er i stedet adressert ved behandling av søknader om driftstillatelser. I det videre arbeidet vil dette bli en del av ordinært tilsyn.

Ulykker, sikkerhetsnivå og innrapporterte uønskede hendelser

Tabellen viser oversikt over antallet innrapporterte uønskede hendelser, fordelt på ulykker, alvorlig hendelser og hendelser (ny kategorisering som følge av nytt regelverk) fra virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger i 2018.

	Taubaner	Fornøyelsesinnretninger
Hendelser	72	73
Alvorlige hendelser	11	20
Ulykker	2	0

Innrapportering av uønskede hendelser fra virksomheter med driftstillatelser for taubaner og fornøyelsesinnretninger preges fortsatt av underrapportering, og det er derfor vanskelig å si noe sikkert om nivå og utviklingstrender for ulykkes- og hendelsesstatistikken i bransjene. Dette er en betydelig utfordring for SJT og de kjerneprosesser hvor statistikk og trender er viktig underlag. Mot slutten av året har rapporteringsgraden blitt noe høyere, som følge av innsats på flere områder gjennom hele året, men dette er primært fra enkelte aktører.

3.6 Hovedmål 3 «Effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår»

3.6.1 Delmål 3.1 «Påse at aktørene etterlever regelverket om markeds- og konkurranseforhold på jernbanen»

SJT er som markedsovervåker klageorgan for aktører i jernbanesektoren som mener de er blitt forskjellsbehandlet eller krenket på andre måter. Klagesaksbehandling anses som en av kjerneoppgave og har dermed høy prioritet. Klagen reiser ofte kompliserte og prinsipielle spørsmål, noe som gjør det vanskelig å holde saksbehandlingstidene nede. I 2018 har to klagesaker vært til behandling; Den ene saken gjelder en klage fra Flytoget knyttet til Bane NORs varslings, publisering, beregning og innkreving av infrastrukturavgifter, spesielt påslag, for årene 2017-2019. Klagen gjelder påstand om Bane NORs manglende overholdelse av bestemmelsene i den tidligere fordelingsforskriften og gjeldende jernbaneforskrift. SJT varslet i juni 2018 om at den foreløpige vurderingen var at Bane NOR ikke har overholdt reglene om infrastrukturavgifter og at Bane NOR må betale tilbake til Flytoget urettmessig innkrevede avgifter for 2017 og 2018, samt ikke innkreve slike avgifter for 2019. Bane NOR har gitt omfattende kommentarer til varselet og bestrider SJTs lovforståelse, vurderinger og inngrepskompetanse på alle punkter. Det blir nå foretatt en grundig vurdering av alle innsigelsene og klagen var ennå ikke konkludert ved utgangen av 2018.

Det ble og mottatt en klage fra Green Cargo i april 2018 som gjaldt Bane NORs krav om bruk og betaling for Bane NORs terminaloperasjonssystem (TOS) i forbindelse med tilgang til og tjenesteyting inne på kombiterminalene som Bane NOR eier og forvalter. Selskapet har utviklet en egen IKT-løsning for tilsvarende funksjon og mener Bane NORs krav fordyrer deres virksomhet. SJT har innhentet opplysninger og avholdt flere møter med partene i siste halvdel av året, og saken var fortsatt til vurdering ved utgangen av 2018.

Som markedsovervåker innhenter, bearbeider og analyserer SJT markedsinformasjon for å holde oversikt og sette inn tiltak der det anses for nødvendig. Videre bidrar SJT med markedsdata til EU-fora som SJT er en del av. I 2017 fikk SJT i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å følge opp Norges forpliktelse til å rapportere markedsdata til EU-kommisjonen etter forordningen om overvåking av jernbanemarkedet (RMMS). Norges rapportering for 2016 ble endelig akseptert av kommisjonen i mars 2018. Videre har det vært dialog med bransjen i 2018 om å lage et opplegg for å samordne og effektivisere innsamlingen og bearbeidningen av data til ulike formål. Dette for å redusere ressursbruken både for aktørene og SJT. Datainnsamlingen for 2017 ble gjennomført etter det nye opplegget og viste seg effektivt og tidsbesparende sammenlignet med tidligere. Rapporteringen til kommisjonen ble sluttført innen fristen i desember 2018. Med bakgrunn i ansvaret for den praktiske gjennomføringen av Norges RMMS-rapportering til EU-kommisjonen, deltok SJT i på arbeidsgruppemøter som kommisjonen arran-

gerte om erfaringene fra rapportering for 2017 og om regelverksarbeid knyttet til endringer i RMMS-forordningen (Regulation 2015/1100).

SJT som markedsovervåker har etter jernbaneforskriften § 11-5 plikt til å samarbeide med de andre overvåkingsorganene i Europa. I 2018 har SJT deltatt i IRG-Rail²'s arbeid med å utforme en avtale, «Memorandum of cooperation», som handler om hvordan medlemmene av IRG-Rail har som intensjon å samarbeide i behandlingen av konkrete grenseoverskridende saker. Hensikten er å bidra til å oppfylle kravene om samarbeid mellom markedsovervåkerne i EU/EØS. Avtalen som ble signert i november 2018, er ikke juridisk bindende for Norge.

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

SJT som markedsovervåker har i 2018 bidratt i Samferdselsdepartementet arbeid med å foreta nødvendige endringer lovverket med henblikk på gjennomføring av EUs fjerde jernbanepakke i norsk rett dersom Stortinget bestemmer det. SJT har videre levert høringsinnspill i forbindelse med den offentlige høringen av lovendringene, og foreslått regelverksendringer som skal bidra til å gjøre reglene mer tilgjengelige og forståelige for brukerne.

SJT driver også regelverksarbeid og utvikling av felles praksis i EU gjennom internasjonale fora. I 2018 har det i IRG-Rails` arbeidsgrupper og ENRRB³ vært jobbet med å kartlegge og utvikle felles praksis innenfor markedsovervåkerens ansvarsområde. Blant annet har det i arbeidsgruppen om tilgang til serviceanlegg (stasjoner, terminaler, vedlikeholdsanlegg, skifteområder osv) blitt utarbeidet et dokument som oppstiller felles prinsipper for IRGs` medlemmenes vurdering av søknader om unntak fra de detaljerte reglene om tilgang til serviceanlegg⁴. I regelverksgruppen ble det utarbeidet et felles posisjonsnotat til EU-kommisjonens utkast til ny forordning om hvordan markedsovervåkerne skal vurdere de økonomiske virkningene av nye kommersielle ruter på eksisterende offentlige kontrakter om kjøp av ulønnsomme transporttjenester. Forordningen, som er en del av den fjerde jernbanepakken, er foreløpig ikke tatt inn i norsk rett. SJT bidrar i arbeidsgruppene med innspill basert på faglige vurderinger og kunnskap om markedsforholdene i Norge, og erfaringen er at dette er en effektiv måte å påvirke regelverksutviklingen i EU. SJT som markedsovervåker ga i 2018 også egne høringsuttalelser til kommisjonens offentlige høringer av forordningene.

SJT er gjennom en egen spørreundersøkelse og erfaring kjent med at aktørene i jernbanesektoren har for liten kunnskap til både klagefunksjon og oppgavene SJT har som markedsovervåker, samt reglene som skal etterleves på markedsområdet. For å øke synlighet og kjennskap til MOV har SJT i 2018 slutført dialogmøter med aktørene i bransjen, gjennomført en rekke veilednings- og informasjonsmøter og startet utviklingen av informasjonen på nettsidene. SJT ønsker gjennom dette å synliggjøre markedsovervåkerrollen samt informere og veilede om regelverket. SJT vil i 2019 gjennomføre en ny spørreundersøkelse for å se om tiltakene har bidratt til bedre kunnskap.

3.6.3 Delmål 3.3 «Forhindre konkurranseskadelig atferd/utvikling i jernbanemarkedene»

SJT har i 2018 fulgt med på gjennomføringen av jernbanereformen, spesielt konkurranseutsettingen av Trafikkpakke SØR, og er opptatt av at konkurranseutsettingen skal foregå på likeverdige vilkår mellom deltakerne i konkurransen(e) og i samsvar med jernbanelovgivning. Forutsigbare og transparente rammevilkår og ryddig gjennomføring av konkurransene er viktig. Det er i den forbindelse gjennomført flere møter med Jernbanedirektoratet både for å innhente informasjon og veilede om regelverket.

2 Independent Regulators` Group – Rail er en gruppering av 31 uavhengige markedsovervåkere i Europa.

3 European Network of Rail Regulatory Bodies.

4 Commission Implementing Regulation (EU) 2017/2177. Forordninger er hjemlet i Direktiv 2012/34/EU og er foreløpig ikke inntatt i norsk rett.

4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Risikovurdering, styrende dokumenter og brukerundersøkelser

Som del av SJTs årshjul for virksomhetsstyring kartla ledelsen aktuelle trusler og utfordringer knyttet til gjennomføring av planer, oppnåelse av mål og overholdes av krav. Risikonivåene ble etablert ved starten av året, og er oppdatert og fulgte opp med tiltak underveis. De risikoreducerende tiltak har stått på agendaen på ledermøtene hver måned. Risikoer som er vurderte som moderate, høye eller kritiske (gul, oransje eller rød) er håndtert med tiltak som har bidratt til at opprinnelig risikonivå er blitt redusert gjennom året, og at planer i all hovedsak er gjennomført, med resultater i henhold til mål og resultatkrav.

Risikobildet har i hovedsak vært tilknyttet til ressursstyring og kapasitet og nytt regelverk og tilhørende intern rutiner på området taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Det har gjennom året vært en betydelig risiko for vedvarende lange saksbehandlingstid for behandling av søknad om driftstillatelser fra virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretninger, og for at tidkrevende søknadsbehandlingsprosesser ville medføre at planlagte tilsynsaktiviteter og andre aktiviteter ikke kunne gjennomføres i den grad de var planlagt. Se mer om hvordan dette ble håndtert i kapittel 3.3.1. Det har også vært en risiko knyttet til at samme type virksomheter ikke rapporterer inn ulykker og uønskede hendelser i henhold til nytt regelverk og ny klassifisering. SJT risikerer dermed å ikke sitte med et godt nok grunnlag for å vurdere sikkerheten og utfordringen i bransjene. Denne risikoen er håndtert fortløpende med ulike informasjonstiltak.

Manglende kapasitet på sikringsområdet har medført en risiko for at planlagte aktiviteter knyttet til målet om å følge opp implementering av regelverk for sikring/terrorberedskap og andre tilsiktede uønskede handlinger i jernbanebransjen ikke kunne gjennomføres. Innleie av midlertidig ressurs har avhjulpet på situasjonen, og planlagte tilsyn er i all hovedsak gjennomført.

Risikovurderingene har også dekket arbeidsmiljø og mulige konsekvenser av organisasjonsutviklingen.

4.1.1 Internkontroll – status på arbeidet

Tilsynet har gjennom å benytte virksomhetskalenderen, risikovurderinger på virksomhetsnivå, i avdelinger og på fagområder samt løpende oppfølging av planer i linjen, lagt til rette for at ledere strukturert, systematisk og planmessig følger opp at føringer fra overordnet myndighet, lover, regler og interne planer følges. I 2018 ble det i internkontrollaktiviteter avdekket at det var behov mer opplæring på IKT-sikkerhet, bedre passordforvaltning og et økt fokus på bruk e-post i saksbehandlingen. Også feil og svakheter i saksbehandlingen på tillatelser på fornøyelsesinnretninger og taubaner ble fanget opp internt, og kontroll- og kompetansetiltak iverksatt.

Tilsynet har i 2018 avdekket en intern IKT sikkerhetshendelse som er fulgt opp. Ny ekstern løsning er under etablering. I den årlige budsjettprosessen og i anskaffelsesrådet avdekkes det avvik fra kravet om realistisk budsjettering som følges opp og der budsjettrevisjoner er løsningen.

I dialogen med Riksrevisjonen og tilsynets personvernombud fremkommer det spørsmål og kommentarer som følges opp løpende. Dette har også fått konsekvenser for tilsynets statlige fellesavtaler, som f.eks. Egencia.

4.2 Vesentlige forhold knyttet til personalet, likestilling, HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø

4.2.1 Likestilling mellom kjønnene, alder

SJT fokuserer på likestilling mellom kjønnene, noe som også reflekteres i lønnspolitikken. Kjønnfordelingen er svært jevn. Tabellen under viser nøkkeltall om kjønnsfordeling, alder, turnover og sykefravær de siste fire årene. Det totale sykefraværet for 2018 på 6,5 % er en tilsynelatende liten økning fra fjorårets 5,6 %. Men tallene er ikke direkte sammenlignbare, siden Direktoratet for økonomistyring (DFØ) har utformet nye sykefraværssrapporter,

År	Fast ansatte	Kvinner	Menn	Snittalder	Turnover	Sykefravær
2015	62	50 %	50 %	48	6,9 %	5,2 %
2016	61	50 %	50 %	48	7,7 %	4,1 %
2017	63	51 %	49 %	48	6,5 %	5,6 %
2018	63	49 %	51 %	48	7,9 %	6,5 %

med noe endret underlag fra tidligere. Det legges derfor ikke mye vekt på økningen. Men det totale sykefraværet overstiger likevel det interne målet om et totalt sykefravær på under 4 %. Langtidssykefravær utgjør den største

andelen av fraværet, korttidsfraværet er lavt. Det jobbes systematisk og ofte i samarbeid med bedriftshelsetjeneste om å følge opp sykefravær av langtidssykemeldte, med blant annet tilbud om tilrettelegging av arbeidet.

Det er en personalpolitisk målsetting at virksomhetens ansatte i størst mulig grad skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen, og det oppfordres ved stillingsutlysninger alle kvalifiserte kandidater til å søke jobb, uansett alder, kjønn, funksjonsevne og etnisitet. Det opplyses også spesifikt om at man vil legge forholdene til rette for medarbeidere med nedsatt funksjonsevne. Å sikre at ansatte med periodisk eller varig nedsatt funksjonsevne kan fortsette å jobbe i SJT, er prioritert.

4.2.2 HMS og arbeidsmiljø

HMS-arbeidet består av i aktivitetene i et HMS-årshjul. Det gjennomføres halvårslige AMU-møter, og AMU har blant annet diskutert arbeidsmiljø og organisasjonsendringen som ble gjennomført i 2018. Vernerunder er gjennomført for å avdekke hver enkelt ansattes fysiske arbeidsmiljø, og en internt årlig undersøkelse om muskel- og skjelettplager følger utvikling i muskel- og skjelettplager.

4.2.3 Lærlinger i staten

SJT har ingen egne lærlingeplasser, siden det er få aktuelle fagområder. De som kunne vært aktuelle er ivarettatt av avtaler med eksterne samarbeidspartener, som DFØ og IT-driftsleverandøren. Muligheten for å dele en lærlingeplass med en tilsvarende mindre virksomhet har vært vurdert, men det er konkludert med at utfordringene per dato er for store. Over mange år har SJT tilrettelagt for praksisplasstilbud, men i 2018 var det ingen studenter utplassert fra Universitetet.

4.2.4 Ansettelse av personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en

Det vises til supplerende tildelingsbrev sommeren 2018 hvor alle statlige virksomheter ble bedt om å bidra til oppnåelse av målet fra Inkluderingsdugnaden for å få flere i jobb, hvor minst 5% av de nyansatte i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. SJT har ikke hatt noen ansettelser av søkere som har oppgitt nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. I perioden hvor arbeidet med dette ble påbegynt pågikk også organisasjonsutviklingsprosjekt (INTO2018), hvor nye ansettelser ble besluttet redusert til et minimum i påvente av innplassering av dagens ansatte som følge av ny organisering. Arbeidet ble ferdigstilt i desember, og SJT startet opp nye rekrutteringsprosesser fra årsskiftet.

I rekrutteringssystemet WebCruiter kan søkere enkelt tilkjenne nedsatt funksjonsevne, og en forklaringstekst finnes tilgjengelig. Ytterligere informasjon om tilretteleggingsbehov gjennomgås i intervju/samtale før ansettelse. Det benyttes også en konsekvent tekst i alle stillingsutlysninger hvor det opplyses om mål om mangfold blant ansatte, og at det oppfordres til å søke, uavhengig av alder, kjønn, funksjonsevne og etnisitet. Videre opplyses det om at man vil legge forholdene til rette for medarbeidere med nedsatt funksjonsevne. Det er ikke gjort ytterligere tiltak i 2018, men dette planlegges vurdert våren 2019, hvor det blant annet er naturlig å se på arbeidsgiverprofilering på egne nettsider, og hvordan man bedre kan rette seg mot denne gruppen søkere.

4.3 Prosjekter og igangsatte tiltak knyttet til systemer for styring

4.3.1 Organisasjonsutvikling og effektivisering – prosjekt INTO 2018

Prosjektet INTO 2018 ble gjennomført for å identifisere nødvendige endringsbehov i organisasjonen for å oppnå effektivisering, og er gjennomført som planlagt med innleid kompetanse og bred intern deltakelse og bidrag. Forslag til endringer knyttet til struktur, roller og ansvar skulle sikre kompetanse, kapasitetsutnyttelse, gode leveranser i kjerneprosessene og forbedret ledelse og godt medarbeiderskap. Prosjektet ble avsluttet med en rapport i august til direktøren med anbefalinger til endringer. Beslutning om ny organisasjonsmodell ble tatt i september, i samarbeid med tillitsvalgte. Det ble gjennomført omstillings- og innplasseringssamtaler med alle ansatte, og et innplasseringsløp ble gjennomført slik at alle tidlig i desember fikk avklart sin nye organisatoriske tilhørighet. Et implementeringsløp ble gjennomført i tredje tertial for å forberede effektivering fra 1. januar 2019. Malverk og veiledninger fra DIFI ble brukt i denne fasen..

Ny organisering er basert på kjerneprosesser, det vil si gjennomføre tilsyn og behandle søknader om tillatelser, sertifikater og lisenser, på tvers av tidligere organisering i fagområder, hvor jernbanesikkerhet og –samtrafikk, markedsovervåking av jernbanemarkedet og sikkerhet i taubane- og fornøyelsesinnretninger var separate områder. Prosessbasert og tverrfaglig teamarbeid skal svare ut identifiserte endringsdrivere som for eksempel opplevelse av at SJT er ett tilsyn, mer vekt på veiledning og på tilsyn med sikring, ressursstyring av internasjonalt arbeid, tilstrekkelig juridisk kapasitet i kjerneprosesser, selvstendig stilling for markedsovervåking og mer vekt på analyse. Fra 1. januar 2019 vil SJT være organisert med fem nye avdelinger. Opprettelse av team skal sikre samarbeid og effektiv oppgaveløsning på en rekke områder, inkludert sikring, internasjonalt samarbeid og veiledning til bransjene.

	REST 2017		Akkumulert pr. 2018 T3	
Prosesser (sammenlignbare med REST)	Dagsverk	Andel av total	Dagsverk	Andel av total
Total (alle årsverk, all ordinær arbeidstid)	13 866	100 %	13 866	100 %
Tilsyn jernbane – sikkerhet/sikring	908	6,5 %	795	5,7 %
Lisens og sikkerhetssertifikat SOT	319	2,3 %	198	1,4 %
Tilsyn TAF	1 011	7,3 %	1 031	7,4 %
Tillatelser TAF	318	2,3 %	759	5,5 %
Internasjonalt arbeid totalt SJT	955	6,9 %	1 132	8,2 %
Tillatelsesprosesser infrastruktur og kjøretøy TOF	843	6,1 %	609	4,4 %
Regelverksarbeid SJT	863	6,2 %	531	3,8 %
Innsynsbegjæringer	138	1,0 %	163	1,2 %
Rekruttering	93	0,7 %	62	0,4 %
Klagebehandling MOV	179	1,3 %	343	2,5 %
Felles aktiviteter (Oslo + Trondheim)	2 376	17,1 %	2 298	16,6 %
Øvrige aktiviteter (adm.tj., prosj.arb., etc.)	6 731	48,5 %	4 966	35,8 %
Div. fravær (avspas., ferie, sykdom, etc.)	-	0,0 %	981	7,1 %

Avdelingsinfo.	ADM	JUR	KOM	MOV	SOT	TAF	TOF	Totalt
Adm. tjenester	15 978	1 590	794	192	401	391	212	19 559
Felles aktiviteter (Oslo + Trondheim)	2 238	2 299	1 346	1 262	3 774	2 075	4 238	17 232
Prosjekter SJT	1 808	3 706	357	404	1 382	452	1 004	9 113
Øvrige kjerneaktiviteter	1 131	4 989	2 346	5 628	11 308	13 036	12 296	50 734
Div. fravær (ikke ferie/avspasering)	2 141	1 191	191	296	2 119	622	795	7 355
Totalsum	23 297	13 775	5 035	7 781	18 984	16 576	18 544	103 992

Avdelingsinfo.	ADM	JUR	KOM	MOV	SOT	TAF	TOF	Totalt
Adm. tjenester	68,6 %	11,5 %	15,8 %	2,5 %	2,1 %	2,4 %	1,1 %	18,8 %
Felles aktiviteter (Oslo + Trondheim)	9,6 %	16,7 %	26,7 %	16,2 %	19,9 %	12,5 %	22,9 %	16,6 %
Prosjekter SJT	7,8 %	26,9 %	7,1 %	5,2 %	7,3 %	2,7 %	5,4 %	8,8 %
Øvrige kjerneaktiviteter	4,9 %	36,2 %	46,6 %	72,3 %	59,6 %	78,6 %	66,3 %	48,8 %
Div. fravær (ikke ferie/avspasering)	9,2 %	8,6 %	3,8 %	3,8 %	11,2 %	3,8 %	4,3 %	7,1 %
Totalsum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

4.3.2 Arbeidstidsregistrering på aktiviteter og REST II-prosjektet

SJT's ansatte har gjennom 2018 registrert arbeidstid på aktivitetskoder koblet mot prosessene som samlet utgjør SJT's faglige og administrative virksomhet. Kodene er valgt for å gi bedre innsikt i hvordan ressursene brukes og for gi grunnlag for å prioritere og styre ressurser bedre. Dette er en oppfølging av funnene fra kartleggingen av den interne ressursbruken i 2017. Dataene som kan trekkes ut av tidsregistreringssystemet (SAP) vil også bli brukt som grunnlag for ulike styringsparametere.

Tabellen øverst på neste side viser hvordan registrert arbeidstid fordelte seg på SJT's viktigste faglige og administrative prosesser i 2017 og 2018. 2017-tallene er basert på de ansattes estimater for egen stilling, mens 2018-tallene er basert på faktisk registrering av arbeidstid på aktivitetskoder i DFØ's system for lønn og regnskap.

Tabellene på midten over viser hvordan tiden registrert på posten «Øvrige aktiviteter (adm.tj., prosjektarb., etc.) i

tabellen over fordeler seg på interne aktivitetskoder henholdsvis i antall timer (midten) og i prosent av årsverket (nederst).

Prosjektet REST II (robust, effektivt, statlig tilsyn, del II) ble gjennomført i siste halvår av 2018 for å etablere et rammeverk for bedre virksomhetsstyring gjennom kontinuerlig tilgang til objektiv og faktabasert styringsinformasjon om prosessene og leveransene. Ressursbruken som inngår i gebyrbelagte tjenester skal kunne synliggjøres. Potensiale for effektivisering og gevinster skal kunne identifiseres, og realisering av disse skal kunne kvantifiseres, beskrives kvalitativt eller sannsynliggjøres. Prosjektet har kommet med forslag til styringsindikatorer på viktige kjerneprosesser i alle avdelinger, og disse blir fulgt opp i linjene.

4.3.3 Digitalisering

Digitaliseringen har foregått på fire områder:

1. Automatisert datafangst og anvendelse
 - a. Nye og oppdaterte skjema UH/Synergi
 - b. Webcruiter
2. Effektiv samhandling
 - a. DPV og DPO
Det er innført eFormidling som kanal for ekspedering av dokumenter fra arkivsystemet. eFormidling er en av flere fellesløsninger som er tilgjengelig via Difi. eFormidling er et konsept for sikker (sikkerhetsnivå 4) og effektiv meldingsutveksling i offentlig sektor. Det gjør det mulig å kommunisere med virksomheter på en enkel og sikker måte, uten å måtte ta hensyn til om mottakeren er en privat eller offentlig virksomhet. Mottakeren vil få meldingen/dokumentene enten direkte via sitt saks-/arkivsystem eller i virksomheten sin meldingsboks i Altinn.
 - b. E-signering
3. Brukerorientering
 - a. Skjema på nett
 - b. Nye temaer på nettsider
4. Digital modenhet
 - a. Andel e-faktura er på 95,8 %
 - b. Høy andel elektronisk post
 - c. Høyt antall E-skjema på SJTs skjemaløsning på internett
 - d. Stort andel saker kommet inn via skjemaløsning

4.3.4 Nytt digitalt støttesystem, TAFreg

Nytt digitalt støttesystem (TAFreg) er tatt i bruk for fagområdene taubane og fornøyelsesinnretninger. Fakturering av årsgebyr og gebyr for behandling av søknader om driftstillatelse for taubane og fornøyelsesinnretninger er gjort med det nye systemet. Resultatet er betydelig effektiviserte prosesser, med færre arbeidstimer knyttet til utsendelse av fakturaer, høyere grad av riktig fakturering på grunn av bedre datakvalitet, enklere tilgang til informasjon om virksomhetene med driftstillatelse og mindre feilretting som følge av manuelle overføringer av data mellom systemer. Merknader fra Riksrevisjonen er knyttet til prosjektet er fulgt opp. Så langt har SJT identifisert gevinster knyttet til automatisering ved TAFreg tilsvarende ett årsverk. Investeringskostnaden for hele prosjektet som skal avsluttes 1. halvår 2019 er beregnet til 8 millioner kroner. SJT forventer å hente ut flere effektiviseringsgevinster i 2019. Løsningen medfører økte vedlikeholdskostnader på cirka 0,6 millioner kroner pr. år.

4.3.5 Gebyrprosjektet

SJT fikk i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utarbeide et utkast til forskrift om gebyrfinansiering for jernbanen. Prosjektet «Implementering av gebyrer på jernbanen i Norge» ble etablert med eget mandat våren 2018. Arbeidet var en oppfølging av utredningen «Gebyr på jernbanen, en utredning for Samferdselsdepartementet» fra 2017. Oppdraget omfattet også å klargjøre og tilrettelegge for at det rent praktisk skal kunne implementeres og håndheves et fremtidig gebyrregelverk. Prosjektet ferdigstilte utkast til forskrift om gebyrfinansiering for jernbanen i tråd med bestillingen. SJT oversendte forskriftsutkastet sammen med utkast til høringsnotat til Samferdselsdepartementet i desember 2018, hvor saken ligger nå. På grunn av nye tilbakemeldinger fra departementet, avsluttes SJT prosjektets arbeid i februar 2019. Prosjektet utarbeidet også en løsningsbeskrivelse med tilhørende brukerhistorier som beskriver hvordan SJT rent praktisk kunne implementert og håndhevet regelverket.

4.3.6 GDPR-prosjekt

GDPR-prosjektet, som ble opprettet tidlig i 2018 for at SJT skulle stå klar for å imøtekomme endringene som følge av nytt personvernregelverk, er nå avsluttet og implementeringsfasen er under gjennomføring.. Vesentlige områder er databehandleravtaler, en intern gjennomgang av risiko på personvernområdet og en oppdatering av rutiner som inneholder behandling av personopplysninger. Et personvernombud er på plass (innleid bistand), og en intern personvernressurs skal sørge for at SJT til enhver tid overholder gjeldende lover og regler på person-

vernområdet for.

4.3.7 IKT sikkerhet – opplæring

Et nytt helhetlig system for å ivareta datasikkerheten i SJT, som tilfredsstillende kravene i standarden ISO 27001 Ledelsessystemer for informasjonssikkerhet., utviklet i 2017 har vært under gjennomføring i 2018. Trusler og hendelser har vært fanget opp og håndtert internt. Det har vært gjennomført intern kompetanseheving for alle ansatte om IKT sikkerhet i 2018.

4.3.8 Bruk av statlige fellesavtaler

SJT har sluttet seg til følgende statlige fellesavtaler:

1. Maske AS – Fellesavtale om kjøp av forbruksmateriell som kontorrekvisita, datarekvisita, renholdsprodukter og kantineprodukter.
2. Phonero – Fellesavtale for mobiltelefon tjenester som omfatter abonnement og trafikk innenfor mobiltelefoni, samt tilhørende tjenester innenfor telefoniområdet.
3. Egencia – Fellesavtale om kjøp av reisebyrå tjenester som omfatter reisebyrå tjenester – en online selvbestillingsløsning og manuelle tjenester (24h kundeservice, kundeoppfølging osv.). Som minimum skal online portalen gi mulighet til å bestille flybilletter, hotellopphold og leiebil.
4. SJT ble opprinnelig tildelt G Travel som leverandør av reisebyrå tjenester i januar 2018, men opplevde at leverandørens tjenester ikke egnet seg for vår virksomhet, hovedsakelig grunnet mangel på en brukervennlig og effektiv online reiseportal. DIFI/SiS innvilget et bytte av reisebyrå leverandør, og SJT tiltrådte den nye avtalen med Egencia 1. september 2018.
5. Nordialog – Fellesavtale om kjøp av mobiltelefoner og nettbrett
6. Dustin – Fellesavtale om kjøp av PC-skjermer elektronisk
7. Itello – Fellesavtale om kjøp av PC-klienter elektronisk

Beregnet kostnadsutvikling fra 2017 til 2018 for aktuelle produkter viser besparelse på flere hundre tusen kroner ved overgang til de nye fellesavtalene.

4.3.9 Fellesføring for å motvirke arbeidslivskriminalitet ved anskaffelser

Krav til lønns- og arbeidsvilkår, dokumentasjon og sanksjoner i samsvar med forskrift om lønns- og arbeidsvilkår av 8. februar 2008 nr. 112 er implementert i SJTs konkurransegrunnlagsmaler og avtaler/bilag til avtaler. Alle leverandører må signere en egenerklæring om at de oppfyller kravene innen én måned etter kontraktsignering. Leverandøren skal på forespørsel og innen en tidsfrist satt av oppdragsgiver kunne dokumentere at kravene til lønns- og arbeidsvilkår blir overholdt i egen virksomhet og hos eventuelle underleverandører.

4.4 Produktivetsgevinst ved effektivisering og digitalisering

I tildelingsbrevet for 2018 ble det forutsatt at SJT skal frigjøre en produktivetsgevinst på 0,7 % av driftsutgiftene. Dette tilsvarer kr 510 000 på kap 1354 post 01 og 138 000 på post 21. For 2018 rapporterer SJT om dokumenterbare kostnadsbesparelser og på en effektiviseringsgevinst ved digitalisering.

De økonomiske referanseindikatorene (se kap. 2.3), andel administrative utgifter og administrative utgifter pr. årsverk viser en svak prosentvis nedgang og en nedgang i absolutte tall. Totalt for SJT utgjør nedgangen i administrative utgifter pr. årsverk for alle årsverk kr 231 202.

Nøkkeltallet reiseutgifter pr. årsverk (se punkt 2.2) er redusert med kr 5 431 pr. årsverk fra 2017 til 2018, dvs. kr 319 343. Nedgangen er knyttet til kjente kostnadsbesparelser som blant annet er oppnådd ved bruk av statlige fellesavtaler, se punkt 4.3.8.

SJT har tatt i bruk et nytt digitalt støttesystem, TAFreg, der identifiserte gevinster som nå realiseres, tilsvarer ett årsverk fordelt på flere prosesser og personer, se punkt 4.3.4.

SJT's årsverkskostnad er på kr 1 069 202 (se punkt 2.3). Selv med vedlikeholdskostnader knyttet til IT-løsningen vil den årlige innsparingen være på om lag kr 400 000,-.

Oppsummert innfrir nedgangen i administrative utgifter pr. årsverk (231 202), nøkkeltallet reiseutgifter (319 343) og gevinster ved TAFreg (400 000) kravet til produktivetsgevinst i 2018 for SJT under ett.

SJT viser til informasjon i punkt 4.3.2 arbeidstidsregistrering på aktiviteter og REST II-prosjektet om hvordan SJT nå rapporterer på ressursbruk pr. hovedprosess. For 2018 rapporteres det på sammenliknbare referanseprosesser for 2017. Tallene danner en baseline for å dokumentere fremtidige produktivetsgevinster.

5 Vurdering av fremtidsutsikter

Enkelte av SJTs oppgaver på jernbaneområdet endres med innføringen av EUs fjerde jernbanepakke, som etter planen trer i kraft i flere EU-land fra 16. juni 2019. De resterende EU-landene vil etter planen tilslutte seg den fjerde jernbanepakken i 2020. Norges tilslutning er avhengig av om Stortinget vedtar at Norge skal innlemme de relevante rettsaktene i EØS-avtalen. Uavhengig av Norges status har SJT begynt å tilpasse seg Det europeiske jernbanebyråets (ERA) utvidede rolle. Denne rollen omfatter behandling av søknader om sikkerhetsattestifikater og om tillatelser til å ta i bruk kjøretøy via portalen one-stop-shop. ERA vil være avhengig av et nært samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter som SJT av hensyn til kapasitet og kompetanse, og vil blant annet måtte innhente uttalelser fra berørte medlemsstater i forbindelse med virksomhetenes søknader. SJT ser også at virksomhetenes behov for veiledning vil øke som følge av den fjerde jernbanepakken.

ERA har ambisjoner om å ta i bruk et felles rapporteringssystem for uønskede hendelser. SJT har arbeidet for at de norske virksomhetene skal kunne beholde sine systemer uten unødig dobbelrapportering, og at SJT fortsatt skal kunne ha tilgang til å bruke denne informasjonen. Høy grad av rapportering har stor verdi for virksomhetenes sikkerhetsstyring og SJTs regelverksarbeid, tilsynsvirksomhet og veiledning.

Regjeringens pågående jernbanereform vil påvirke omfanget av SJTs kjernevirksomhet, men ikke innholdet. Ved utgangen av 2018 hadde første anbudskonkurranse resultert i én ny aktør på jernbanenettet. Kommende anbud om trafikkering av flere jernbanestrekninger kan resultere i at SJT skal føre tilsyn med flere aktører.

På oppdrag for Samferdselsdepartementet (SD) har SJT utredet muligheten for hel eller delvis innføring av gebyrfinansiering for jernbanesektoren med en mulig ikrafttredelse 1. januar 2020. SD valgte i løpet av 2018 å utsette innføring av gebyrfinansiering inntil videre. SJT skal i 2019 ferdigstille prosjektarbeidet med utkast til en gebyrforskrift, og er forberedt på at arbeidet med gebyrfinansiering kan bli gjenopptatt senere.

På tilsynsområdet jernbanesikkerhet er det de siste årene avdekket mangler ved virksomhetenes risikostyring, blant annet sikring mot tilsiktede uønskede hendelser. Sikring og IKT-sikkerhet vil derfor fortsatt være et prioritert tilsynsområde. Kompetanse og kapasitet på disse områdene må fortsatt økes i SJT.

På tilsynsområdet taubane og fornøyelsesinnretning vil det fortsatt være et behov for å omstille seg til bruk av regelverket som trådte i kraft i 2017. Ny tilsynsmetodikk og nytt regelverk stiller andre krav til virksomhetenes styring og dokumentasjon for tilstrekkelig sikker drift. Tilpasningen må skje både hos virksomhetene og i SJT. Informasjon til bransjene er en nøkkelfaktor. SJT vil derfor fortsette å styrke veiledningen på dette området.

For markedsovervåkingsområdet er det i årene fremover forventet flere tilsynsoppgaver på grunn av nytt regelverk og økt omfang av klager og egeninitierte aktiviteter som følge endringene i markeds- og konkurranseforholdene i jernbanesektoren. SJT vil blant annet se nærmere på systemet for beregning og innkreving av infrastrukturavgifter, metode for å vurdere økonomiske effekter av etablering av nye kommersielle persontransporttjenester og tilgang til og priser på terminaltjenester. SJT vil også fokusere på god gjennomføring av EU-regelverk som er besluttet tatt inn i norsk rett og å informere og veilede aktørene spesielt om nye rettigheter og plikter som følger av regelverket.

6 Årsregnskap

Ledelseskommantar

6.1.1 Formål

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

6.1.2 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.

6.1.3 Vurderinger av vesentlige forhold

Samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 96 764 000 består av kr 92 018 000 i ordinær bevilgning, kr 1 153 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 3 593 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2017, jf. note A.

Netto mindretgift i 2018 på kapittel 1354 post 01, på kr 3 313 000 er søkt overført neste års drift.

Netto mindretgift i 2018 på kapittel 1354 post 21, på kr 1 008 000 er søkt overført neste års drift.

Gebyrinntekter utgjør kr 14 996 072, jf. note 1, som er en økning mot 2017 på ca 18,4 % og utgjør en merinntekt på totalt kr 696 072.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har SJT brukt kr 62 869 090 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2.

Dette utgjør 65% av den disponible tildelingen. Leieutgifter inklusive felleskostnader for lokaler utgjør kr 10 627 624, som tilsvarer 11% av den disponible tildelingen, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2018, kr 2 656 763. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av.

6.1.4 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 2. kvartal 2019. Beretningen er unntatt offentlighet fram til Stortinget har mottatt Dokument 1 fra Riksrevisjonen.

Oslo 15.3.2019

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Statens jernbanetilsyn



Prinsippnote årsregnskapet

6.2 Prinsippnote til årsregnskapet

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

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

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

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

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

6.3 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.

6.4 Artskontorrapporteringen

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

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2018							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2018	Merutgift (-) og mindretgift
1354	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A,B	76 603 000	73 289 340	3 313 660
1354	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger	21	Spesielle driftsutgifter	A,B	20 161 000	19 858 920	302 080
1633	Nettoordning for mva. i staten	01	Driftsutgifter		0	3 996 190	
Sum utgiftsført					96 764 000	97 144 451	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2017	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Gebyrer for tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger	01	Driftsinntekter	A,B	14 300 000	15 013 224	713 224
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	86 122	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift		0	7 711 884	
Sum inntektsført					14 300 000	22 811 230	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						74 333 221	
Kapitalkontoer							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					17 089 352	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-91 115 791	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-306 782	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
Konto	Tekst				31.12.2018	31.12.2017	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-2 656 763	-2 349 981	-306 782

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

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135401	3 593 000	73 010 000	76 603 000
135421	0	20 161 000	20 161 000
435401	0	14 300 000	14 300 000

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		3 313 660		3 313 660				3 313 660	3 650 500	3 313 660
135421		302 080		302 080				302 080	1 008 050	302 080
435401	«kan nyttes under post 21»			0	713 224			713 224		713 224

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

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp

SJT har søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp i henhold til R-8/2018 med kr 3 313 660 for kap./post 135401, og kr 1 008 000 for kap./post 135421.

Merinntektsfullmakter

SJT er i tildelingsbrevet for 2018 ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2017-2018), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap./post 135421

mot tilsvarende merinntekt under kap./post 435401. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen. SJT inngår i nettoordningen for merverdigavgift.

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

SJT er i tildelingsbrevet for 2018, ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2017-2018), gitt fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2018. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften.

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2018			
	Note	2018	2017
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	14 996 072	12 662 696
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	1	5 480	0
Andre innbetalinger	1	0	0
Sum innbetalinger fra drift		15 001 552	12 662 696
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	62 869 090	59 934 242
Andre utbetalinger til drift	3	30 179 737	25 690 883
Sum utbetalinger til drift		93 048 827	85 625 125
Netto rapporterte driftsutgifter		78 047 275	72 962 429
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	11 672	6 297
Sum investerings- og finansinntekter		11 672	6 297
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	96 054	2 454 972
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8,B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	3 379	1 954
Sum investerings- og finansutgifter		99 433	2 456 925
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		87 761	2 450 628
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetaling av tilskudd og stønader	7	0	0
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		0	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler*			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		86 122	81 878
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		7 711 884	7 355 825
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		3 996 190	3 445 403
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-3 801 815	-3 992 300
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		74 333 221	71 420 757
Oversikt over mellomværende med statskassen**			
Eiendeler og gjeld		2018	2017
Fordringer		0	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-2 625 834	-2 351 444
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		-30 929	1 463
Sum mellomværende med statskassen	8	-2 656 763	-2 349 981

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

**Spesifiser og legg til linjer ved behov.

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2018	31.12.2017
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer m.m. – driftsinntekt	13 566 962	12 026 846
Gebyr for autorisasjon	275 310	290 600
Gebyr for timebaserte tjenester	1 153 800	345 250
Sum innbetalinger fra gebyrer	14 996 072	12 662 696
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	5 480	0
	0	
Sum salgs- og leieinnbetalinger	5 480	0
<i>Andre innbetalinger</i>		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	15 001 552	12 662 696

Særskilt forklaring av sum inntekter fordelt på formål og konti			
Post 21	4354 SJT	31.12.2018	31.12.2017
Artskonto	Tekst	NOK	NOK
Taubane:			
3700	Årsgebyr	7 412 722	7 129 450
3702	Driftsledersertifisering	275 310	290 600
3703	Gebyr for øvrige tjenester	390 220	327 050
Fornøyelsesinnretning:			
3700	Årsgebyr	6 154 240	4 897 396
3703	Gebyr for øvrige tjenester	763 580	18 200
3230	Fakturerbart tilsyn*	5 480	0
SUM		15 001 552	12 662 696
Totalt		15 001 552	12 662 696

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

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2018	31.12.2017
Lønn	49 339 274	46 934 495
Arbeidsgiveravgift	7 711 884	7 355 825
Pensjonsutgifter*	5 709 026	5 399 631
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-1 753 186	-1 676 502
Andre ytelser	1 862 092	1 920 793
Sum utbetalinger til lønn	62 869 090	59 934 242
Antall årsverk	58,8	58,2

*Nærmere om pensjonsutgifter

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

Premiesats for 2018 er 12 prosent. Premiesatsen for 2017 var 12 prosent.

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2018	31.12.2017
Husleie	10 627 624	10 177 726
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	5 655	631 342
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	486 242	730 389
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	3 437	10 014
Mindre utstysanskaffelser	158 447	266 570
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 180 135	1 056 986
Kjøp av fremmede tjenester	12 174 556	6 662 310
Reiser og diett	2 857 085	3 142 189
Øvrige driftsutgifter	2 686 556	3 013 357
Sum andre utbetalinger til drift	30 179 737	25 690 883

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	11 672	6 297
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	11 672	6 297

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Utbetaling av finansinntekter</i>		
Renteutgifter	3 379	1 954
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansinntekter	3 379	1 954

Note 5 Utbetalinger til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	0	2 069 083
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Beredskapsanskaffelser	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende*	96 054	385 889
Sum utbetalt til investeringer	96 054	2 454 972

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

*Data- og audiovisuelt utstyr.

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2018	31.12.2017
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2018	31.12.2017
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	0	0

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen**Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen**

		31.12.2018	31.12.2018	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	618 260	0	618 260
	Andre fordringer	0	0	0
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>618 260</i>	<i>0</i>	<i>618 260</i>
Langsiktige forpliktelser				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-2 650 779	0	-2 650 779
	Skyldig skattetrekk	-2 625 834	-2 625 834	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	-30 929	-30 929	0
	<i>Sum</i>	<i>-5 307 542</i>	<i>-2 656 763</i>	<i>-2 650 779</i>
Sum		-4 689 282	-2 656 763	-2 032 519

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

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
Aksjer							
Selskap 1							
Selskap 2							
Selskap 3							
Balanseført verdi 31.12.2018							0

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