

Årsrapport 2015



Visjon:

- Statens jernbanetilsyn sikrer trygghet på skinner, taubaner og tivoli

Verdier:

Respekt

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

Åpenhet

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

Uavhengighet

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



Innhold

1 Leders beretning

Hovedmål 1	4
Hovedmål 2	5
Hovedmål 3	5

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Samfunnsoppdrag	6
Ansatte og årsverk.....	6
Nøkkeltall.....	6
Organisering.....	7
Resultater av kjerneprosesser.....	7

3 Aktiviteter og resultater

Oppfyllelse av vilkårene og kravene i lovgivingen – Jernbane	8
Oppfyllelse av vilkårene og kravene i lovgivingen – Taubane, park og tivoli	13
Markedsovervåking - «Like vilkår og sunn konkurranse i jernbanemarkedet».....	14
Passasjerrettigheter på jernbanen.....	15
Formålstjenlig regelverk	15
Informasjon om SJTs ansvarsområde og gjeldende regelverk.....	17
Ivaretagelse av norske interesser i internasjonale fora	17

4 Styring og kontroll i virksomheten

Overordnede vurderinger av styring og kontroll i virksomheten	18
Rapportering om særskilte forhold	19

5 Vurdering av fremtidsutsikter

Vurdering av fremtidsutsikter	23
-------------------------------------	----

6 Ledelseskommentar årsregnskapet 2015

Ledelseskommentar årsregnskapet 2015	24
Prinsippnote årsregnskapet.....	25

6 Bevilgningsrapportering med noter 2015

Bevilgningsrapportering med noter 2015.....	26
---	----

6 Artskontorrapportering med noter 2015

Artskontorrapportering med noter 2015.....	28
--	----



1 Leders beretning

2015 har vært et hektisk år for Statens jernbanetilsyn (SJT). Nye oppgaver, redusert kapasitet ved langtids sykefravært og oppsigelser og endringsbehov spesielt mot tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger har medført stor belastning på organisasjonen generelt og ledergruppa spesielt. Tilsynet har prioritert stramt både hvilke oppgaver som skal gjøres og hvordan. Selv om budsjettbelastningen har vært lavere enn planlagt, har tilsynet ikke på kort sikt klart å rekruttere eller leie ressurser for å avhjelpe begrenset kapasitet innefor det handlingsrom som budsjettet har gitt. Tilsynet har likevel i 2015 jevnt over gjennomført oppgavene på sine tre hovedmålområder i henhold til ambisjonen. Avvik fra forventet måloppnåelse er ubetydelig.

Hovedmål 1

SJT's hovedmål 1 er å se til at «aktørene som er omfattet av jernbanelovgivingen, taubanelovgivingen og tivoli- og tivolilovgivingen, oppfyller vilkårene og kravene i lovgivingen».

Delmål 1.1 er å sørge for at «virksomhetene etterlever regelverket for de ulike tilsynsområdene».

For jernbanevirksomheter har SJT gjennomført sikkerhetstilsyn som planlagt. Det overordnede bildet er at virksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring. Fortsatt er det betydelige utfordringer med leverandørstyring og i noen grad med beredskap.

Antallet tilsyn og besiktigelser av taubaner ble bevisst redusert fra 2014 basert på en samlet vurdering av risiko. Tilsynsobjekter ble i større grad valgt ut basert på en vurdering av driftsorganisasjon, teknisk tilstand og observasjoner fra tidligere tilsyn.

Antallet tilsyn med fornøyelsesinnretninger i park og tivoli var omtrent på samme nivå som i 2014.

De samme utfordringene går igjen fra år til år for områdene taubane og fornøyelsesinnretninger. Høyest risiko er knyttet til mangelfulle sikkerhetsanordninger i skitrek, kompetanse hos de som opererer anleggene og mangelfull sikring ved innretninger hvor publikum selv kan påvirke hastigheten (go-kart og vannrutsjebaner).

SJT fører statistikk over uønskede hendelser på sine tilsynsområder, også som en indikator på risikonivået. Vi har god grunn til å tro at sterk rapporteringsvilje hos virksomhetene bidrar til økt sikkerhet. Flere innrapporterte uønskede hendelser på det nasjonale jernbanenettet i 2015 enn året før skyldes i hovedsak flere rapporter om feil og mangler ved infrastruktur og handlinger som involverer såkalte tredjepersoner, det vil si personer som ikke er jernbanepersonell eller passasjerer. Antallet jernbaneulykker har gått noe ned i 2015, spesielt antall avsporinger og nedringing av kontaktledninger.

På trikk- og T-banenettet er det innrapportert om lag like mange uønskede hendelser som i 2014. Antallet innrapporterte jernbaneulykker på trikk- og T-banenettet har gått ned med seks fra året før. Norsk og internasjonal statistikk indikerer at sikkerhetsnivået på norsk jernbane er blant de fem beste i Europa.

For taubane er det innrapportert seks alvorlige hendelser i 2015. Tilsvarende for fornøyelsesinnretninger er tre.

Delmål 1.2 er å arbeide for «like vilkår og sunn konkurranse i jernbanemarkedet».

SJT har i 2015 løpende fulgt opp Jernbaneverkets overtagelse av godsterminaler fra CargoNet og fremtidig organisering av virksomheten ved terminalene. Terminalene skal driftes slik at alle godstogselskap sikres tilgang til terminaler og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår. Slik tilgang er sentralt for å fremme sunn konkurranse mellom godstogselskap og bidra til mer gods på bane.

SJT følger EUs regelverksprosesser tett. I 2015 har SJT særlig hatt søkelyset på implementering av SERA-direktivet for opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde, innspill til EUs besluttede organer om markedsdelen i jernbanepakke IV og oppfølging av regelverket for godskorridorene i Europa. Deltakelse og innspill på EU-området styrker vår kompetanse innen tolkning og praktisering av det internasjonale regelverket i jernbanesektoren.

Delmål 1.3 er å sørge for at «fastsatte passasjerrettigheter på jernbanen blir ivaretatt».

I 2015 ble det gjennomført ett tilsyn på dette området. Ingen vesentlige avvik ble avdekket.



Hovedmål 2

SJT's hovedmål 2 er å se til at «regelverket er formålstjenlig».

Delmål 2.1 er å se til at «regelverket er fullstendig, oppdatert, oversiktlig og tilgjengelig».

I 2015 har SJT arbeidet med å endre kjøretøyforskriften for det nasjonale jernbanenettet. Endringene vil ventelig tre i kraft i 2016. Endringen fører til at det norske regelverket i større grad tilpasses EU-regelverket på tilsvarende område. For aktører som skal sende søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy blir prosessen enklere.

For området taubane, park og tivoli har SJT ferdigstilt utkast til forskrift om taubaner og forskrift om fornøyelsesinnretninger, utkast til rapport om gebyrstruktur og utkast til nye gebyrforskrifter, samt veiledninger for taubaner som ble godkjent etter reglene som gjaldt før 3. mai 2004. Forskriftene er tenkt å tre i kraft fra 2017, gitt at ny taubanelov og ny lov om fornøyelsesinnretninger vedtas. Nye forskrifter innebærer at aktørene må forholde seg til langt færre forskrifter. Regelverket blir enklere og mer oversiktlig.

Delmål 2.2 er å se til at «aktørene som er underlagt tilsyn er kjent med Statens jernbanetilsyn sitt ansvarsområde og gjeldende regelverk».

SJT legger stor vekt på å veilede aktørene fortløpende ved prosesser for tilsyn og tillatelser, i utvikling av regelverk og i annen dialog. Brukerundersøkelser blant jernbanevirksomheter viser at virksomhetene i store trekk er godt kjent med og fornøyd med informasjonen om vårt ansvarsområde.

Hovedmål 3

SJT's hovedmål 3 er å «ivareta og fremme norske interesser i internasjonale fora».

SJT deltar i internasjonalt arbeid i saker som kan ha vesentlig betydning for Norge. Viktige tema i 2015 har vært jernbanepakke IV, fremtidens signalanlegg på det europeiske jernbanenettet (ERTMS) og revidering av taubanedirektivet. Dette arbeidet bidrar til at Norge får tidlig informasjon om endringer som kan ha stor betydning, og vi har påvirkningskraft blant annet via våre nettverk i medlemslandene.

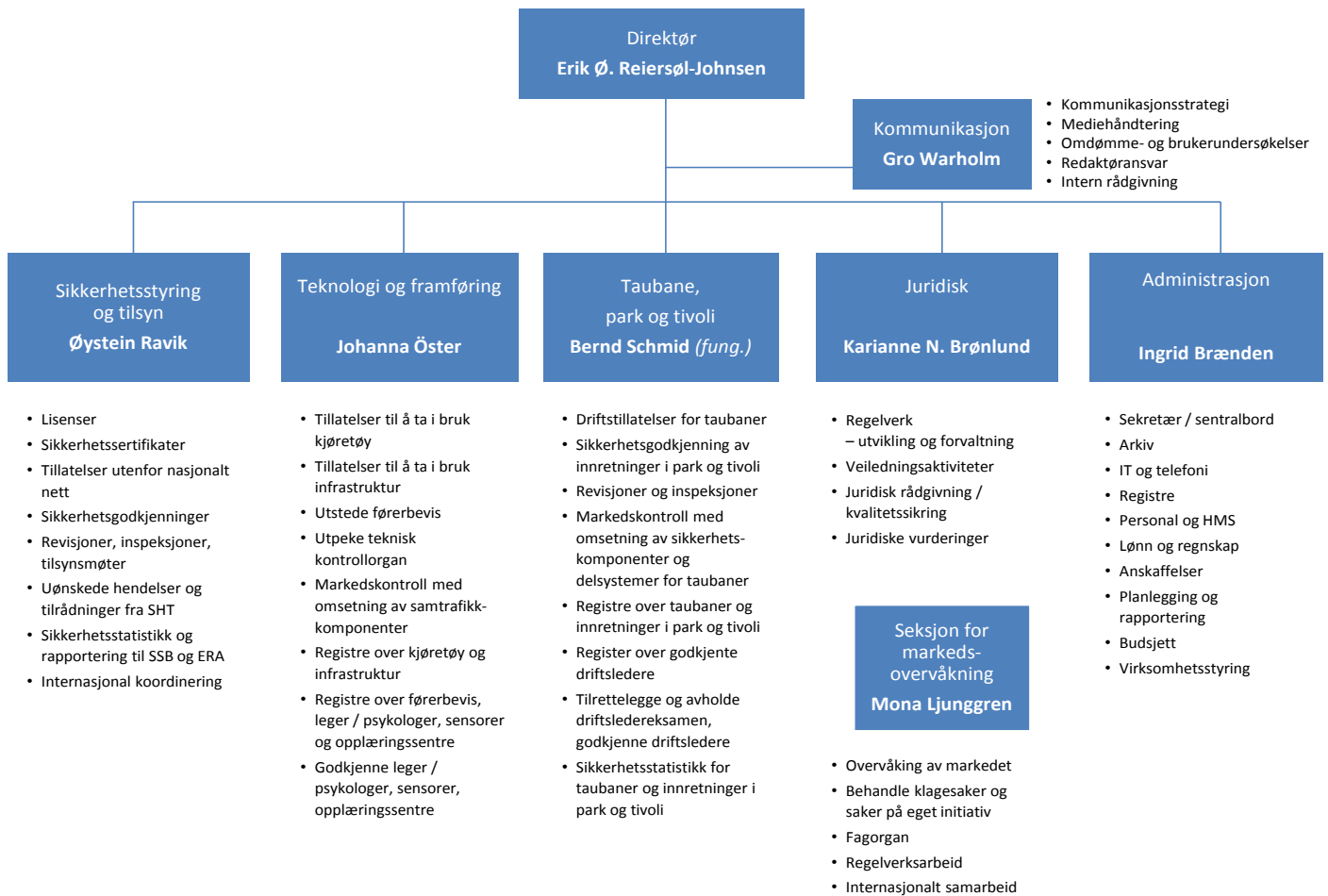
Oslo, 14. mars 2016

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen



Direktør
Statens jernbanetilsyn





Organisering i avdelinger/seksjoner/stab med tilhørende kjerneoppgaver:

Resultater av kjerneprosesser – antall	2015	2014	2013
Systemrevisjoner (jernbane)	9	12	23
Tilsynsmøter (jernbane)	17	10	4
Operative kontroller (jernbane)	10	8	5
Nye / endrede sikkerhetsattest A og B	5	5	6
Nye tillatelser til å drive trafikkvirksomhet / infrastruktur	3	2	7
Nye / fornyede førerbevis	81	106	736 ²
Tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy	154	158	176
Antall dagers saksbehandling til komplett søknad	21	21	15
Andel søknader komplett ved første leveranse	66 %	66 %	76 %
EU-rettsakter implementert	12	10	Ikke tilgjengelig
Klager innen markedsovervåking	2	0	0
Møterekker i internasjonalt arbeid	51	52	54
Driftsledersertifiseringer taubane	58	44	53-
Stedlige tilsyn med taubaner	539	665	702
Stedlige tilsyn med fornøyelsesinnretninger (park og tivoli)	740	759	680

² Det høye tallet i 2013 skyldes overgangen til ny førerforskrift som innebar at alle måtte søke om førstegangs førerbevis. Tallene fra 2014 og 2015 er kun nye førere.



3 Aktiviteter og resultater

Aktivitetsnivået i Statens jernbanetilsyn (SJT) har vært høyt i 2015. Tilsynet har i liten grad økt sin bemanning i takt med økte budsjetter og aktivitet i jernbanesektoren. Målet har vært å optimalisere og effektivisere tilsynet med søkelys på risiko, vesentlighet og effekt slik at eksisterende budsjetttrammer har vært tilstrekkelige. Samme tenkning har preget endringer innen tilsynsområdet taubane og fornøyelsesinnretninger. Dette medfører selvsagt at aktivitet og tiltak som ikke har åpenbar eller direkte effekt på sikkerhet eller sunt marked m.m., må nedprioriteres. Tilsynet har ikke observert signaler om at slik stram prioritering eller endring har redusert sikkerheten eller markedsvilkårene på de områder hvor SJT fører tilsyn.

Tilsynet har nedenfor gitt en beskrivelse av tiltak og resultatoppnåelse for sine mål og resultatområder for 2015. Disposisjonen av dette kapitlet er basert på målene i tildelingsbrevet. Overskriftene viser hvilke mål kapitlet omhandler. Tilsynet har valgt å rapportere i separate underkapitler for jernbane, taubane, fornøyelsesinnretninger, markedsovervåking av jernbanemarkedet og passasjerrettigheter på jernbane.

3.1 Oppfyllelse av vilkårene og kravene i lovgivingen – Jernbane (Hovedmål 1)

3.1.1 Systemrevisjoner, operative kontroller og tilsynsmøter – jernbane (delmål 1.1)

Tilsynsaktivitetene i 2015 er i hovedsak gjennomført som fastlagt i det publiserte årsprogrammet. Avviksoppfølging, sikkerhet på operativt nivå, leverandørstyring og oppfølging av betingelser i tillatelser har vært prioriterte områder. Noen av områdene er videreført fra tidligere år.

I oppfølgingen av Jernbaneverket har beredskap, vesentlige og kjente risikoforhold, samt leverandørstyring og forutsetninger gitt i tillatelser vært prioritert. For samtlige av disse prioriterte tema har også bruk og oppfølging av risikovurderinger og avviksoppfølging vært inkludert.

Tilsynsaktivitetene har omfattet systemrevisjoner, inspeksjoner, operative kontroller, tilsynsmøter og dokumenttilsyn, samt oppfølging av disse aktivitetene. Vurdering basert på risiko, vesentlighet og effekt er videreført i 2015.

Resultatene av tilsynsaktivitetene viser at virksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring. I flertallet av gjennomførte tilsynsaktiviteter er det funnet avvik. Oppsummert er det konkludert med at bransjen generelt har noen felles utfordringer:

Effektiv oppfølging av avvik og forebygging av avvik: Korrigerende avvik og forebygging av fremtidige avvik er viktig både av hensyn til å ivareta sikkerheten og bruk av ressurser.

Føreropplæring og underlag for slik opplæring på jernbane: Førerkompetanse er en viktig sikkerhetsbarriere. Flere av selskapene kunne ikke godtgjøre et tilfredsstillende underlag for opplæring og prøving av førere, spesielt knyttet til opplæring om strekninger og terminaler.

Leverandørstyring: SJT har gjennomført dokumenttilsyn hos flere virksomheter. Tilsynet viser store variasjoner mellom hvordan jernbanevirksomhetene oppfyller kravene til leverandørstyring. Det virker særlig krevende for jernbanevirksomhetene å styre leverandører med stor markedsmakt. SJT ser et klart behov for å følge opp leverandørstyringen videre.

Implementering av overvåkingforskriften for virksomheter med A- og B-sertifikater: Overvåkingforskriften fra 2013 er tatt inn i norsk regelverk som følge av EU-forordning. Til tross for informasjon som er gitt om forskriften er etterlevelsen svært mangelfull.

Tilsynet med den operative sikkerheten avdekket noen avvik, hvorav enkelte alvorlige som førte til bruk av sterke sanksjonsmidler, blant annet:

- Tilbakekall av sikkerhetssertifikat som følge av alvorlige brudd på jernbanelovgivningens krav til opplæring og vedlikehold av førerkompetanse
- Varsel om tvangsmulkt på grunn av flere feil knyttet til overlast, hensetting, skifting og risikoidentifisering
- Vedtak om å nekte bruk av fører fordi selskapet ikke kunne godtgjøre å ha tilstrekkelig grunnlag for sertifisering av føreren. I tillegg var kontrollen med føreropplæringen mangelfull. Vedtaket er påklaget av virksomheten.
- Pålegg om stans av bruk av flere spor på Lodalen driftsbanegård fordi det manglet sporsperrer som skulle vært montert, og som var viktige barrierer mot sammenstøt.
- Politianmeldelse på grunn av ulovlig bruk av kjøretøy.



Beredskapsarbeid hos Jernbaneverket

Under en systemrevisjon i 2013 fant SJT avvik og svakheter knyttet til beredskap hos Jernbaneverket. Jernbaneverkets beredskap legges til grunn for beredskapsplanen hos operatørene på det nasjonale nettverket og er dermed spesielt viktig for samhandling og ressursbruk. SJT har de to-tre siste årene rettet spesiell innsats mot dette området, blant annet med et veiledningsdokument i 2013 og oppdatert regelverk i 2014.

I 2015 er det gjennomført seks tilsynsmøter og en rekke veiledningsmøter med Jernbaneverket om beredskap. SJT har notert betydelige fremskritt. Grunnleggende beredskapsanalyser begynner å komme på plass, men innholdet/kvaliteten i beredskapen gjenstår å følge opp.

3.1.2 Lisenser og sikkerhetsattestifikater – jernbane (delmål 1.1)

Det blir ikke gitt noen nye lisenser og sikkerhetsattestifikater i 2015. Tre selskaper fikk endret, fornyet eller trukket sitt sertifikat.

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

For utenlandske selskaper er det en utfordring at trafikken i Norge ikke er en tilstrekkelig integrert del av selskapets virksomhet for øvrig og at styringen av virksomheten i Norge blir isolert og mangelfullt fulgt opp.

3.1.3 Tillatelser til å drive jernbanevirksomhet (delmål 1.1)

SJT har gitt tre nye tillatelser til å drive jernbanevirksomhet i Norge, alle til mindre aktører utenfor det nasjonale jernbanenettet.

3.1.4 Tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og infrastruktur (delmål 1.1)

Antallet meldinger og søknader er på et relativt stabilt nivå sammenlignet med tidligere år. 2015 er preget av arbeid relatert til ny teknologi.

Tillatelser er gitt for nytt konvensjonelt signalanlegg, Thales, på Høvik og Langset-Kleverud. SJT har også gitt tillatelse til å ta i bruk nytt signalanlegg på Østfoldbanens østre linje. Dette er en tidsbegrenset tillatelse for det som vil bli Norges første fullverdige ERTMS-strekning. (ERTMS er et signalanlegg som innføres for hele Europa.) Tidsbegrensningen skyldes at teknisk kontrollorgan ikke har verifisert strekningen for samtrafikkevne.

SJT har gitt tillatelse til flere typer kjøretøy med ERTMS-relatert utrustning i 2015. Tillatelsene er delt i to. Tillatelsen er gitt permanent for konvensjonell teknologi og midlertidig for Østfoldbanens Østre linje hvor ombordutrustningen er ERTMS-teknologi.

Regelverk og utvikling av teknologi tilgjengelig i markedet er en utfordring for tillatelsesprosessen. Regelverket er vanligvis på plass først. Utviklingen av teknologi skjer i prosjektene som trenger en tillatelse fra myndighetene. Dette er ikke en unik situasjon for Norge. I tillegg er denne teknologien introdusert i samme periode hvor tillatelsesregimet for jernbanesystemer er under endring ved bruk av tredjepartsverifisering og sertifiseringer. SJT samarbeider tett med Jernbaneverket om ERTMS-implementering for at prosessene i fremtiden skal bli enklere og mer forutsigbare for alle parter.

Det er behov for flere tidsbegrensede tillatelser enn tidligere grunnet ufullstendige sertifikat fra teknisk kontrollorgan. Dette er en følge av at flere prosjekter kommer inn under regelverket som ivaretar samtrafikkevnen på jernbanen og krever verifisering av teknisk kontrollorgan. SJT antar at dette er spesielt for en overgangsperiode inntil prosessene for verifisering er etablert.

For prosjekter som er kommet langt, og hvor det er inngått kontrakter med leverandører mv., kan det virke urimelig at nye tekniske krav må følges. Interoperabilitetsdirektivet og tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet (TSI) gir derfor adgang for at slike prosjekter ikke trenger å følge de nye eller endrede TSI-ene. Det er en forutsetning at det meldes til EFTAs overvåkingsorgan (ESA) slik at informasjonen blir tilgjengelig.

SJT har mottatt Jernbaneverkets liste over prosjekter som er på et så langt fremskredet stadium at den første versjonen av relevante TSI-er for infrastrukturprosjekter ikke kan anvendes. Listen videresendes nå til ESA med SJTs tilrådning om at prosjektene ikke skal omfattes av TSI-ene. SJT kan gi endelig tillatelse til ibruktaking for disse prosjektene før saken er avsluttet hos ESA.

Kvaliteten på søknader blir dårligere. Særlig søknader knyttet til infrastruktur får SJTs oppmerksomhet. For kjøretøy har veiledningsmøter ønsket effekt og andelen ufullstendige søknader er mindre. Denne tendensen har SJT ikke sett knyttet til infrastruktur.



SJT gjennomfører halvårlig en undersøkelse av aktørenes syn på arbeidet med saksbehandling av tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og infrastruktur. Resultatene viser at aktørene er fornøyd. Kommentarene som blir gitt er verdifulle i effektiviseringsarbeidet og dialogen med aktørene.

3.1.5 Veiledning om kravene i regelverket – jernbane (delmål 1.1)

Erfaringer fra tilsynsaktiviteter og saksbehandling viser at å etterleve regelverket er en større utfordring i bransjen enn regelverkets utforming. EUs omfattende regulering av jernbanen medfører at bransjen får flere regler med langt flere detaljerte tekniske spesifikasjoner som skal oppfylles. Muligheten til å ha særnorske regler blir mindre. Det blir vanskeligere for aktørene til enhver tid å ha oversikt over gjeldende krav.

SJT møter bransjens behov for veiledning med hyppigere veiledningsmøter, veiledningsdokumenter og oppfordringer til bruk av disse, samt morgenmøter og sikkerhetsseminar om aktuelle temaer.

I de fire morgenmøtene som ble holdt i 2015 var temaene avviksoppfølging, beredskapsøvelser, sikkerhet på trikk og T-bane og signalanlegg på jernbane og T-bane. Deltakelsen på morgenmøtene har vært god. Deltakerne får etter hvert møte anledning til å vurdere innhold og presentasjon. Disse tilbakemeldingene har i all hovedsak vært gode. SJT får også nyttige innspill til aktuelle fremtidige temaer.

3.1.6 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport om ulykker og alvorlige hendelser på jernbaneområdet (delmål 1.1)

Statens havarikommisjon har avgitt ni rapporter med ni sikkerhetstilrådninger som alle er fulgt opp av SJT i 2015. Tilsvarende tall for 2014 var sju rapporter og ni sikkerhetstilrådninger. Alle rapporter som er saksbehandlet i 2015 har ført til tiltak hos de ansvarlige parter.

Rapportene om det nasjonale jernbanenettet omhandler avsporingulykker, sammenstøt med endebutt og mistanke om feilaktig signal. Årsaksforholdene er i mange tilfeller knyttet til infrastruktur og manglende rutiner og styring.

For T-banen omfatter rapportene én planovergangsulykke, én avsporingulykke og ett sammenstøt med objekt.

For trikken har det vært sammenstøt mellom trikk og tyngre kjøretøy. Hendelsene kan knyttes til utfordringer med å kjøre i blandet trafikk.

3.1.7 Oppfølging av ulykker og hendelser – jernbane (delmål 1.1)

3.1.7.1 Innrapporterte uønskede hendelser

SJT fikk innrapportert rundt 18.000 unike hendelser i 2015. Totalt ble det rapportert 27.600 hendelser medregnet dyrepåkjørsler og dobbeltrapperte hendelser. Forskriften krever at alle hendelser rapporteres, så disse tallene omfatter alt fra ulykker til nestenulykker.

Alle hendelser er gjennomgått og vurdert ut fra konsekvens og hyppighet. En del av hendelsene er fulgt opp, direkte eller som del av en temabasert tilsyn hos aktuell virksomhet, informasjonsskriv om aktuelle temaer som kan gjelde flere eller som tema på morgenmøter.

Antall rapporterte uønskede hendelser på det nasjonale jernbanenettet var 6 prosent høyere enn i 2014. Økningen skyldes i hovedsak flere rapporter om feil og mangler ved infrastruktur samt tredjepersons handlinger. I 2015 er cirka 95 prosent av innrapporterte hendelser klassifisert som jernbanehendelser, om lag som i 2014.

Innrapporteringer av uønskede hendelser fra trikk og T-bane er på samme nivå som i 2014. På T-banen utgjorde personer på planovergang og ulovlig ferdseil i spor 84 prosent av alle innrapporterte uønskede hendelser. For trikk domineres rapporteringen av hendelsestypene sammenstøt og tilløp til sammenstøt mellom kjøretøy og personer.

3.1.7.2 Ulykkesstatistikk jernbane

Risikobildet for 2015 har endret seg lite fra tidligere år. Snittet de siste fem årene er 0,6 alvorlig skadde passasjerer per år. Ingen passasjerer er drept de siste ti årene. Den økte volumet av passasjerkilometer i perioden fra 2011 til 2015 har ikke ført til flere alvorlige skadde eller drepte passasjerer.

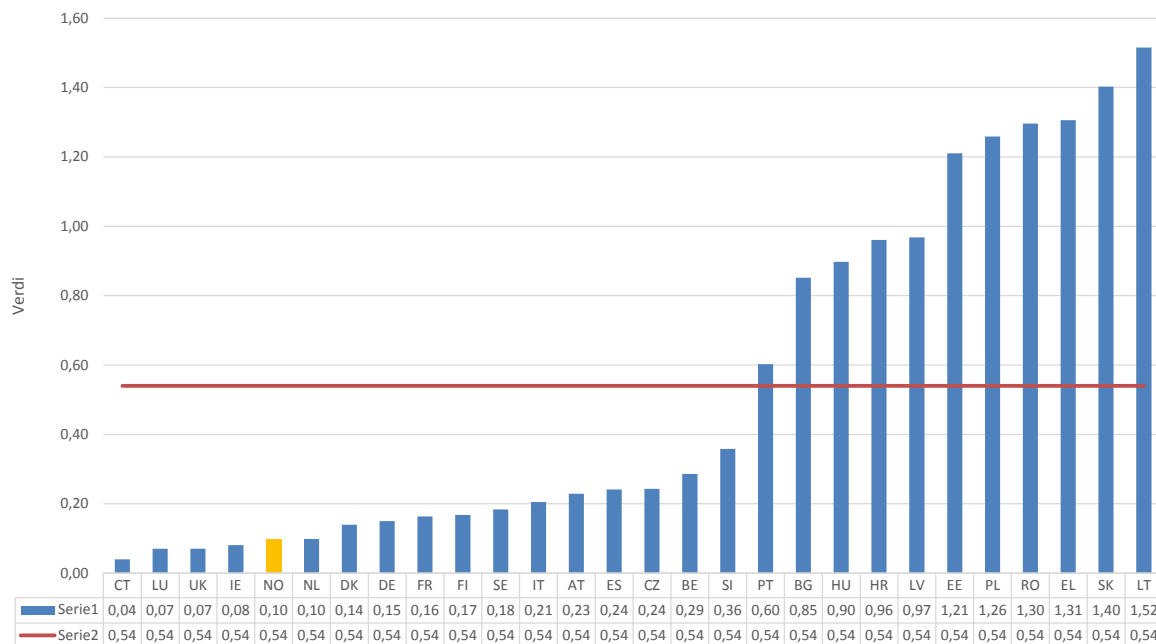
Sikkerhetsnivået i Norge er fremdeles blant de beste i Europa. Figuren på neste side viser antall dødsfall og vektete alvorlige skader per millioner togkilometer for perioden 2010-2014¹. Gjennomsnittet i Europa viser 0,54 omkomne og vektete² alvorlige skadde per millioner kjørte togkilometer i perioden 2010-2014. Norge er et av

1 2015-tallene for EU-landene var ikke lagt frem av det europeiske jernbanebyrået da denne rapporten ble skrevet.

2 Vektete alvorlige skader betyr at ti alvorlige skader teller som et dødsfall.



Dødsfall og vektete alvorlige skader per millioner togkm for 2010 - 2014



landene i Europa med færrest drepte og alvorlig skadde per kjørte togkilometer i perioden.

Det var 21 jernbaneulykker³ i 2015, mot 28 i 2014. To av jernbaneulykkene er uavklarte på grunn av politietterforskning, så antall ulykker kan bli lavere. Det er ikke rapportert om alvorlige skadde ansatte i 2015. To personer er bekreftet omkommet og fire personer ble alvorlig skadet i jernbaneulykker. En av de fire alvorlig skadde var en passasjer i forbindelse med avstigning fra tog. De resterende ulykkene var på planovergang og personer som var i sporet. Ut fra innrapporterte opplysninger om de ovennevnte personulykkene er det ikke svikt/mangler hos jernbanevirksomhetene som har forårsaket ulykkene.

21 ulykker er omtrent på snittet for antall ulykker på det nasjonale jernbanenettet de siste ti årene. Nedgangen fra 2014 til 2015 skyldes i hovedsak færre avsporinger, færre nedriving av kjøreledninger og færre ulykker i forbindelse med skifting. (Skifting utføres for å sette sammen kjøretøy, for å flytte kjøretøy inne på et spor, for å flytte kjøretøy fra et spor til et annet spor eller for å sette fra seg kjøretøy.)

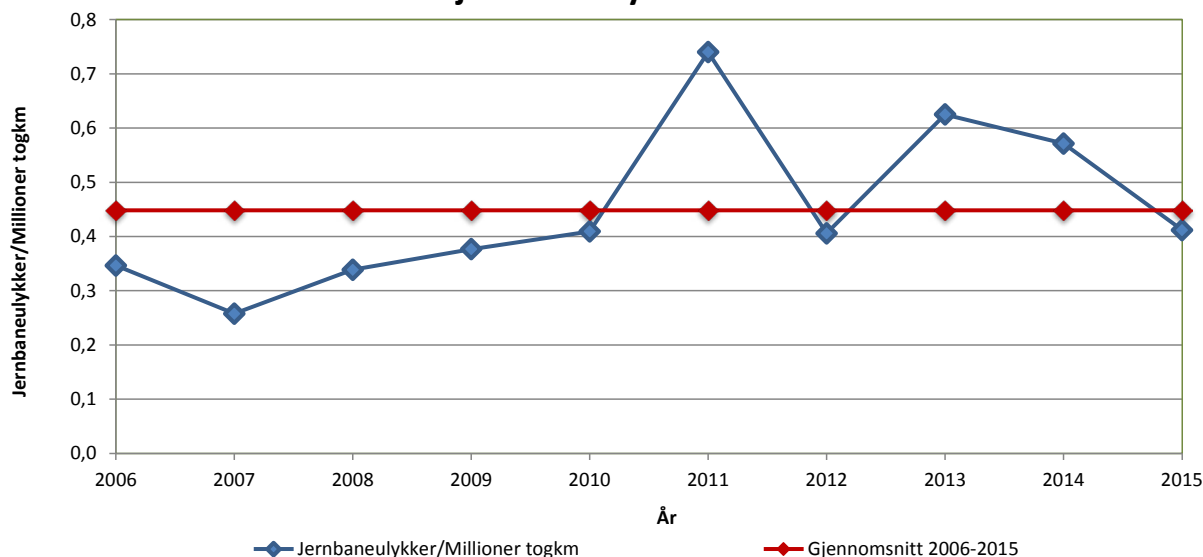
Statistikken viser at det fremdeles er utfordringer knyttet til:

- Klima (nedbør, vind, ras)
- Arbeid i og ved spor (sikkerhetsmessige avvik i forbindelse med bruk av leverandører)
- Hendelser som påvirker beredskap
- Siktforhold til signaler (plassering av skilt og signaler, og deres betydning for sikkerheten)
- Sikkerhetssoner (risiko forbundet med ikke tilstrekkelig bremsesei)
- Planoverganger
- Personer i spor

³ 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 (som konsekvens av ulykken) (stans i togtrafikken på en strekning i seks timer eller mer).



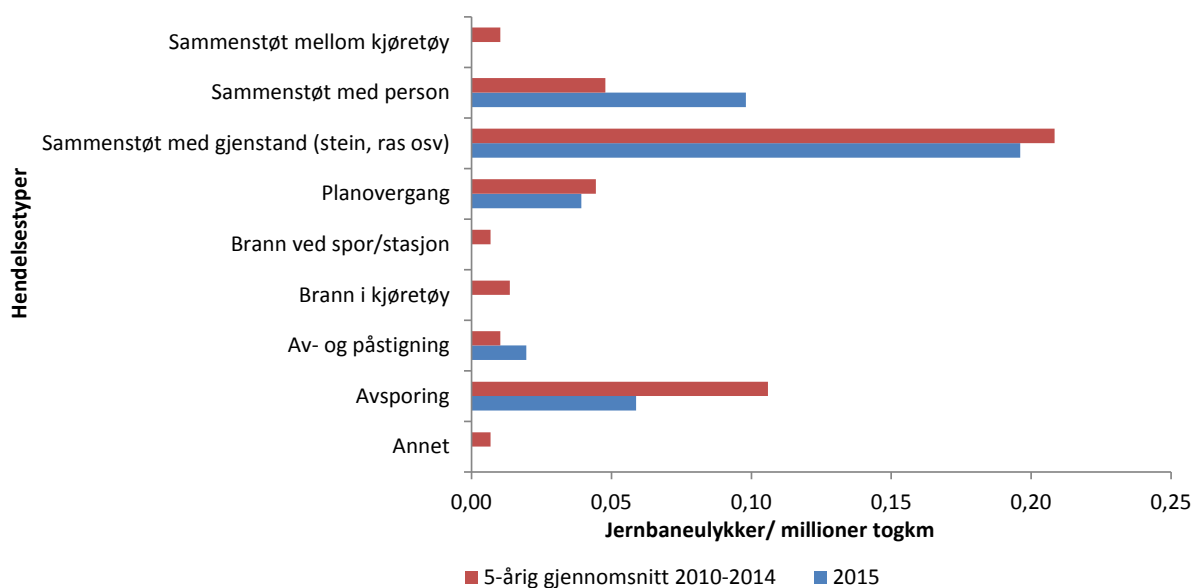
Jernbanen - jernbaneulykker 2006 - 2015



3.1.7.3 Grafisk fremstilling av ulykkesstatistikk jernbane

Statistikken over er basert på innrapporterte opplysninger fra jernbanevirksomhetene per 31. januar påfølgende år. Statistikken for 2015 kan endre seg på grunn av nye opplysninger i løpet av 2016. Figuren viser jernbaneulykker per kjørte millioner togkilometer på jernbanen i perioden 2006 – 2015 (unntatt viljeshandlinger).

Jernbanen - jernbaneulykker fordelt på hendelsestyper



Jernbaneulykker per kjørte millioner togkilometer på jernbanen fordelt på hendelsestyper i perioden 2010-2015.

3.1.8 Ulykkesstatistikk trikk- og T-bane

Det er i år rapportert åtte jernbaneulykker på trikk. Dette er samme antall som for 2014. Seks av ulykkene skjedde som følge av sammenstøt med person og har resultert i åtte alvorlig skadde og én død. Av de åtte alvorlig skadde var det to passasjerer og seks tredjepersoner. Alvorlig skadde passasjerer skjedde i forbindelse med fall i vogn på grunn av brå bremsing for annen trafikk. Hovedårsakene til jernbaneulykker på trikk er tredjepersoner som befinner seg i trikkesporet. Årsakene er den samme for de siste årene. Utfordringer hos trikken er at den kjører i blandet trafikk og det er der ulykkene i hovedsak skjer.

I 2015 hadde T-banen to jernbaneulykker. I en av ulykkene ble en passasjer alvorlig skadet. Antall jernbaneulykker har vært på et stabilt nivå de siste årene, mellom to og fire. Utfordringer for T-banen er personer i spor og plano-
verganganger.



3.2 Oppfyllelse av vilkårene og kravene i lovgivingen – Taubane, park og tivoli (Hovedmål 1)

3.2.1 Tilsyn med taubaner og kabelbaner (delmål 1.1)

Tradisjonelt gjennomføres stedlig tilsyn med eller besiktigelse av taubaner og kabelbaner hvert år, mens det har vært tilsyn med skitau annethvert år. På enkelte taubanetyper lokalisert utenfor alpinanlegg (omtrent 5 prosent) gjennomføres tilsyn sjeldnere.

I sesongen 2014/2015 er det gjennomført 539 stedlige tilsyn med taubaner, 15 prosent færre enn i forrige rapporteringsperiode. Reduksjonen skyldes primært omlegging til en risikobasert utvelgelse av tilsynsobjektene. Bemanningssituasjonen i avdelingen har også medført mindre kapasitet og dermed også noe mindre tilsynsaktivitet enn planlagt.

Resultatene av tilsynsaktivitetene viser at virksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring. Felles for både skitau, skitrekk og stolheis er at de fleste pålegg blir gitt i tilknytning til forhold rundt på- og avstigning, samt avvik i internkontrollrutiner, inkludert mekanismer som skal stanse anlegget ved farlige situasjoner, manglende merking vis-à-vis publikum og mangler ved vedlikeholdsplaner. Noe av årsakene til at påpekte svakheter vedvarer fra år til år ligger i følgende forhold som kjennetegner bransjen:

- De fleste eiere opererer kun én taubane
- Sesongdrift kan svekke kontinuiteten i sikkerhetstenkningen
- Mange driftsledere har oppgaven som deltidsoppgave, gjerne dugnadsbasert
- Stort gjennomtrekk av driftspersonell.

I 2015 fattet SJT vedtak om stans for tre anlegg med bakgrunn i sikkerhetsmessige forhold, deriblant for at de har unnlatt å gjennomføre MIP⁴ eller at de har hatt manglende oppfølging etter MIP.

3.2.2 Tilsyn med fornøyelsesinnretninger

740 eller om lag 90 prosent av fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse ble gjenstand for stedlig tilsyn i 2015. I tillegg fremmer alle virksomhetene en årsrapport til SJT der det bekreftes at regelverk og rutiner følges, som forutsatt i tillatelsen.

Resultatene av tilsynsaktivitetene viser at virksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring. De største sikkerhetsutfordringene innen park og tivoli er knyttet til anlegg der publikum selv påvirker eller styrer forløpet, som gokart, vannrutsjebaner og zipline. Anlegg der publikum sitter fastspent utgjør en svært lav risiko.

3.2.3 Veiledning om kravene i regelverket – taubane, park og tivoli (delmål 1.1)

SJT gir veiledning om kravene i regelverket ved stedlig tilsyn og som del av søknadsprosessene for driftstillatelse og sikkerhetsmessig godkjenning. I tillegg deltar SJT ved årlige møteplasser for bransjen, som alpinmessen til Alpinanleggenes Landsforening og årsmøtet til Norsk Cirkus- og Tivolieierforening.

Veiledning er et svært viktig virkemiddel for å sikre nødvendig forståelse for sikkerhetstenkning i en bransje kjennetegnet av sesongdrift, store utskiftninger av driftspersonell og dugnadsbaserte driftsorganisasjoner kombinert med teknisk komplekse anlegg. Det relativt lave antallet hendelser i forhold til det store antallet installasjoner er en indikasjon på betydningen av det arbeidet SJT og bransjeorganisasjonene utfører.

Ved overgang til mindre hyppige stedlige tilsyn basert på risikobasert utvelgelse vil SJT vurdere ulike tiltak for å videreføre veiledningsarbeidet, inkludert å videreutvikle samarbeidet med bransjeorganisasjoner og de rutinemessige regionale møtene med personer i driftsorganisasjonene.

3.2.4 Oppfølging av ulykker og hendelser på jernbane, tau- og kabelbaner og i tivoli og fornøyelsesparker (delmål 1.1)

3.2.4.1 Taubane

Det var 15 hendelser på taubane i 2015, hvorav seks alvorlige. Barn som faller ut av stolheiser utgjør en betydelig andel av disse hendelsene. Alvorlige hendelser blir fulgt opp direkte med driftsorganisasjonen for å bidra til å avdekke årsakssammenhenger.

⁴ Magnet Induktiv Prøve (MIP) er en teknisk tilstandskontroll av tau i skiheiser og taubane som gjennomføres av uavhengige tekniske kontrollorganer med intervaller fastsatt i forskrift. Gjennomføring av MIP og oppfølging av merknader er en forutsetning for driftstillatelse.



Gitt det høye aktivitetsnivået i bransjen er SJTs vurdering at sikkerhetsnivået på taubaner i Norge er godt. I sesongen 2014/2015 var sikkerhetsnivået som i de foregående årene/sesongene. I det løpende arbeidet for økt sikkerhet fokuserer SJT på følgende områder:

- Eiers ansvar for sikker drift
- Kompetanse i driftsorganisasjon
- Gode drifts- og vedlikeholdsrutiner
- Redningsberedskap

Hendelser SJT får kjennskap til via sitt internasjonale nettverk (ITTAB) blir vurdert og fulgt opp mot norske aktører ved veiledning når erfaringene er overførbare til norske forhold.

3.2.4.2 *Park og tivoli*

SJT vurderer sikkerhetsnivået på fornøyelsesinnretninger i Norge som godt. Forhold som gis spesiell oppmerksomhet under tilsyn er:

- Eiers ansvar for sikker drift
- Innrapportering av uønskede hendelser
- Vedlikehold, inspeksjon og utskifting
- Særlig oppmerksomhet rettes mot gokartbaner og vannrutsjebaner, jf. pkt 3.2.2.1

Det er rapportert ni alvorlige hendelser innenfor området park og tivoli i 2015. De fleste er knyttet til aktiviteter i høyde- og klatreparker med zipline eller vannrutsjebaner. Ett dødsfall ble rapportert i 2015 i tilknytning til bruk av vannrutsjebane. Politietterforskning konkluderer med manglende svømmedyktighet som årsak. Sikkerheten ved anlegget ble vurdert som tilfredsstillende.

SJT lager en årlig sikkerhetsrapport for park og tivoli med statistikk og konklusjoner om alle hendelser. Rapporten er tilgjengelig på SJTs nettsider og har blitt distribuert videre til relevante aktører i bransjen og til pressen.

3.3 Markedsovervåking - «Like vilkår og sunn konkurranse i jernbanemarkedet» (delmål 1.2)

3.3.1 Klagesaker og saker på eget initiativ

Tre av de viktigste oppgavene innen markedsovervåking er å påse at markedsaktørene får markedstilgang på like vilkår, være klageorgan for aktører som mener seg diskriminert, utsatt for forskjellsbehandling eller krenket på annen måte, samt på eget initiativ ta opp saker som gjelder uønsket markedsutvikling. Det er særlig tilgang på ikke-diskriminerende vilkår til infrastrukturkapasitet (ruteleier), serviceanlegg og tjenester i serviceanlegg, samt fjerning av etableringsbarrierer, som er vesentlig for å oppnå like vilkår og sunn konkurranse.

SJT har i 2015 videreført arbeidet med å bruke strekningsvise trafikkdata, det vil si data som innrapporteres i Jernbaneverkets TIOS-system, systematisk i markedsanalyse og overvåking. SJT har valgt seg ut enkelte strekninger som overvåkes spesielt nøye blant annet med hensyn til utvikling av antall aktører, markedsandeler og volum. Tanken er at disse indikatorene, sammen med annen åpen, tilgjengelig markedsinformasjon, kan gi et bilde av markeds- og konkurranseforhold, og dermed brukes til å målrette SJTs arbeid. For eksempel kan strekninger med dårlig fungerende konkurranse følges opp ekstra nøye. Planen er å utvikle dette videre til en markedsrapport.

SJT har i 2015 deltatt i møter i Rådgivende utvalg for landtransport i regi av Statistisk sentralbyrå, samt på seminar om Transport- og trafikkanalyser i regi av Tekna. Å opprettholde og utvikle analysekompetanse er en viktig del av markedsovervåkingsarbeidet.

SJT har mottatt to formelle klager etter fordelings- eller jernbaneforskriften, og har også arbeidet videre med saker som er tatt opp på eget initiativ. Under følger oppsummering av noen av sakene som er behandlet

Klage fra LKAB Malmtrafik AB - kjørevegsavgiften

LKAB Malmtrafik AB har klaget over kjørevegsavgiften som selskapet må betale til Jernbaneverket for bruk av Ofofbanen, og som de mener er høy fra og med 2007. LKAB mener at reglene for avgiftsordningen kun åpner for å kreve inn avgift for godstransporter med faktisk aksellast over 25 tonn. Jernbaneverket har derimot krevd inn avgift for alle LKABs godstransporter som er utført med materiell som har tillatt aksellast over 25 tonn.

Saken er fortsatt til behandling i SJT i januar 2016.

Klage fra NSB AS om vilkårene for tilgang til Gardermoen stasjon

NSB AS har klaget på vilkårene for tilgang til Gardermoen stasjon. I klagen anføres det primært at Flytogets innflytelsesrett over utforming og arealfordeling ved Gardermoen stasjon i henhold til bestemmelse i avtale inngått med Jernbaneverket i 2000 er i strid med fordelingsforskriften § 3-2. Den sier at infrastrukturforvaltere, i den grad de rår over fasiliteten, skal yte tjenester uten forskjellsbehandling. SJT har innhentet informasjon fra partene.

Saken er fortsatt til behandling i SJT i januar 2016.



Kapitaloverføringer til CargoNet AS fra andre selskaper i NSB-konsernet

SJT har initiert å innhente informasjon fra NSB AS om kapitaloverføringer til CargoNet AS fra andre selskaper i NSB-konsernet. Bakgrunnen var blant annet informasjon fra Vingehjulet 09/2014 (NSBs eget informasjonsblad) om styrevedtak om tilføring av egenkapital på opptil 250 millioner kroner til CargoNet, kjennskap til CargoNets underskudd over flere år og Riksrevisjonens spørsmål om tilføring av kapital innebærer subsidiering.

SJT ønsket å undersøke om overføringene av midler til CargoNet er i samsvar med jernbanelovgivningens krav om drift etter prinsipper som gjelder for kommersielle selskaper, krav om adskilte regnskap, forbud mot å overføre midler som er mottatt for å utføre offentlig persontransport.

SJT har saken fortsatt til behandling.

Flytogets søknad om utvidelse av trafikkeringsretten (tilbud om messe- og kongresspass)

SJT har i 2015 levert innspill til Samferdselsdepartementet om Flytogets søknad om å utvide trafikkeringsretten slik at selskapet kan tilby kundene et messe- og kongresspass i Oslo-området. SJT stilte seg positiv til søknaden blant annet fordi det mente det nye produktet ville bidra til å fremme sunn konkurranse mellom Flytoget og NSB på den aktuelle strekningen. Departementet har under visse betingelser gitt Flytoget AS utvidet trafikkeringsrett til å kunne tilby kundene et slikt produkt.

3.3.1 Internasjonalt arbeid på området

Markedsovervåking samarbeider nært med de andre markedsovervåkingsorganene i Europa gjennom deltagelse i IRG Rail og European Network of Rail Regulatory bodies (ENRRB). Hensikten er blant annet å utvikle felles beste-praksis, utveksle erfaringer om saksbehandling og påvirke utvikling av treffsikre reguleringer og regelverk innenfor markedsovervåkingsområdet.

På regelverksområdet har arbeidet i IRG i stor grad vært konsentrert om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (SERA-direktivet) med underliggende regelverk, markedsdelen i jernbanepakke IV og oppfølging av regelverket for godskorridorene i Europa. SJT har utarbeidet et nytt posisjonsnotat fra IRG til styrende organer i EU om jernbanepakke IV. Det ble uttrykt en felles bekymring fra IRGs 25 medlemmer for retning i utvikling av regelverket (etter kommisjonens forslag) om infrastrukturforvalters uavhengighet og finansiell transparens, grad av markedsåpning og tilgang på rullende materiell. SJT opplever at samarbeidet i IRG og ENRRB gir mulighet for en viss påvirkning på regelverksområdet, samtidig som det bidrar til å styrke kompetanse og regelverksforståelse.

Gjennom IRG-Rail og ENRRB deltar SJT aktivt i arbeidet med å kartlegge og holde oversikt over markedsutviklingen i jernbanemarkedene i Europa. SJT har påtatt seg oppgaven med å utarbeide deler av årsrapporten for 2015 fra IRG Rail som sammenstiller data om markedsituasjon og utviklingen

For å fremme effektiv grenseoverskridende godstransport skal Norge tilknyttes Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor, såkalt Godskorridor 3. Det følger av forordning (EU) 913/2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport at markedsovervåkerne av de ulike korridorene skal samarbeide om overvåking og behandling av klagesaker. I 2015 ble en slik samarbeidsavtale signert.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har SJT levert faglige innspill og deltatt i workshop i forbindelse med det pågående arbeid i Executive Board om rammeverk for kapasitetstildeling for godskorridoren. Både Norge og Sverige har vært kritisk til utforming av prioriteringsreglene i rammeverket og fikk delvis gehør for synspunktene etter aktiv påvirkning og godt samarbeid. SJT har også engasjert seg aktivt og fått gjennomslag i forbindelse med IRGs innspill til kommisjonen om revisjon av forordning (EU) 913/2010.

3.4 Passasjerrettigheter på jernbanen (delmål 1.3)

SJT gjennomførte ett tilsyn på området passasjerrettigheter i 2015. Vesentlige avvik ble ikke avdekket.

3.5 Formålstjenlig regelverk (hovedmål 2)

3.5.1 Fullstendig, oppdatert, oversiktlig og tilgjengelig regelverk (delmål 2.1)

Regelverket på SJTs tilsynsområder er et viktig og effektivt verktøy for å oppnå ønsket atferd hos aktørene og god sikkerhet for passasjerene og brukerne. SJT er derfor opptatt av å utvikle regelverket og gi veiledning på en måte som gir ønsket effekt. I 2015 har regelverksarbeidet hovedsakelig bestått av følgende aktiviteter:

- Gjennomføring av EU-rettsaker
- Utarbeidelse av forskrifter på oppdrag fra Samferdselsdepartementet
- Planlagte regelverksprosjekter



Regelverksplanen for perioden 2014-2016 sikrer at det settes inn ressurser til regelverksutvikling på områdene hvor det har størst effekt, slik at endringer skjer der hvor det er viktigst ut fra sikkerhetshensyn eller andre hensyn som utgjør mangler i regelverket.

3.5.1.1 Gjennomføring av EU-rettsakter:

Det er gjennomført 12 rettsakter på oppdrag for Samferdselsdepartementet. Forut for gjennomføringen har SJT utarbeidet EØS-notater, basert på faglig kompetanse i SJT, tilbakemelding fra berørte aktører, samt vurdering av konsekvenser for myndigheter og aktører. Rettsaktene er i hovedsak gjennomført innen fristen.

Som en første innledende undersøkelse, før en mulig videre kontroll, har EFTAs overvåkingsorgan EFTA Surveillance Authority (ESA) bedt Samferdselsdepartementet om en nærmere redegjørelse for gjennomføringen i norsk rett av direktiv 2007/59/EC som er implementert i Norge ved førerforskriften i 2009. ESA presenterte en liste over mulige avvik i form av bestemmelser fra direktivet som ikke ble gjenfunnet i førerforskriften. Forskriften regulerer blant annet utstedelse og vilkår for å inneha førerbevis og sertifikat for førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet. På oppdrag fra departementet utarbeidet SJT utkast til svar til ESA. Ved gjennomgangen har tilsynet vist til at listen over mulig avvik i hovedsak bestod av bestemmelser av forvaltningsrettslig karakter som er ivaretatt i generell norsk forvaltningsrett for øvrig, særlig i forvaltningsloven.

3.5.1.2 Utarbeidelse av forskrifter på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Sikring (security)

En ny forskrift om sikring på jernbane trådte i kraft 1. juli 2015. Sikringsforskriften gjelder for arbeid rettet mot terror og sabotasje og trussel om dette samt hæververk og tyveri med særlig stort skadepotensial på det nasjonale jernbanenettet og for jernbanevirksomheter som driver tunnelbane. Formålet med forskriften er at jernbanevirksomhetene skal arbeide systematisk og proaktivt for å unngå slike tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem.

Forskriftsregulering av arbeidet mot tilsiktede handlinger forventes å øke virksomhetenes søkelys på sikring mot slike handlinger. SJTs ordning for tilsyn med etterlevelse av forskriften er under utvikling, og SJT har dialog med bransjen om kravene. Jernbaneverket har etablert Samarbeidsutvalg Sikkerhet (SUS) for å oppfylle kravet om sikringsutvalg for jernbane og tunnelbane, og møter er avholdt.

SJT informerte virksomhetene om den nye forskriften i et møte i november 2015. Temaet var utvalgte forskriftsbestemmelser og tilsyn med overholdelse av forskriftskravene. Samme tema var en del av SJTs sikkerhetsseminar i 2015. Tilsyn med virksomhetenes overholdelse av forskriften vil starte medio 2016.

Universell utforming

Nye krav til universell utforming av kjøretøy på sporvei, tunnelbane og forstadsbane (tilpasset personer med nedsatt bevegelse). trådte i kraft 1. juli 2015. Tunnelbanebane, sporvei og forstadsbane faller utenfor felles europeiske reguleringen på dette området (TSI PRMs virkeområde). Kravforskriften har nå et overordnet krav om at nytt eller vesentlig oppgradert kjøretøy beregnet for persontransport skal være universelt utformet, og det presiseres nærmere funksjonelle minimumskrav til universell utforming.

Nye regler for taubaner og fornøyelsesinnretninger

SJT har i 2015 ferdigstilt utkast til forskrift om taubaner og forskrift om fornøyelsesinnretninger. Forskriftene er tenkt å tre i kraft 1.1.2017 forutsatt at ny taubanelov og ny tivolllov er vedtatt og trådt i kraft.

Dersom lovene ikke er på plass 1.1.2017 vil SJT få utfordringer knyttet til usikkerhet og dobbeltarbeid hvis SJT må operere med parallelle systemer for taubane og fornøyelsesinnretninger, følgekostnader (manglende uttak av effektiviseringsgevinst), lukking av anmerkninger fra Riksrevisjonen og etterlevelse av nye bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering fra Finansdepartementet.

SJT har også utarbeidet utkast til veiledninger for de nye forskriftene myntet på taubaner som ble godkjent etter reglene som gjaldt før 3.5.2004.

SJT har også utarbeidet grunnlag for det videre arbeidet med å fastsette nye gebyrforskrifter.

Implementeringsprosjektet

Arbeidet med å implementere ny tilsynsmetodikk og nytt regelverk for taubaner og fornøyelsesinnretninger innen 1. januar 2017 ble påbegynt i 2015. Hovedelementene består av prosesskartlegging, utvikling av verktøy, IT-løsninger og informasjon til bransjen.



3.5.1.3 Planlagte regelverksprosjekter

Kjøretøy

Endring av kjøretøyforskriften har pågått gjennom 2015 og vil ferdigstilles første halvår 2016. Arbeidet går i det vesentlige ut på å oppdatere henvisninger, foreta presiseringer som i vesentlig grad består i å rydde opp i dobbelt-regulering og strukturendringer, men også endre på og tilføre enkelte materielle krav. I hovedsak går dette ut på krav knyttet til STM-enheten, oppdatere henvisninger til TSI-er og standarder og tydeliggjøre myndighetsbestemmelserne for kjøretøyregisteret.

I tillegg må vedlegget til forskriften omstruktureres som følge av overgang til ny parameterliste, det vil si en liste som angir struktureringen av nasjonale tekniske krav for kjøretøy, slik at alle landene skal strukturere reglene likt. Dette gjør det enklere for søkere å få oversikt over hvilke krav som gjelder for kjøretøy i det aktuelle landet man ønsker å søke om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

En vesentlig gevinst ved revisjonen er at alt regelverk knyttet til kjøretøy samles i kjøretøyforskriften. Reglene for kjøretøy blir mer tilgjengelige for brukerne, spesielt for aktører ved søknader om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

Helsekravforskriften

SJT har i 2015 evaluert gjeldende helsekravforskrift og vurderer å legge kravene til de enkelte personalgruppene inn i forskriftene som regulerer typen virksomhet personalet er knyttet til, særlig museumsbaner, sidespor og trikk/T-bane. Kravene vil i større grad tilpasses den enkelte virksomhetens behov, og vil gjøre kravene for den enkelte typen virksomhet mer tilgjengelig for aktørene. Aktørene har selv etterlyst endringer. Dette er også i tråd med arbeidet som ble gjort ved revisjon av den gamle kravforskriften hvor det ble vedtatt egne forskrifter for disse virksomhetene. SJT mener endringene vil være arbeidsbesparende både for virksomheten og for SJT. Arbeidet fortsetter i 2016.

3.6 Informasjon om SJTs ansvarsområde og gjeldende regelverk (delmål 2.2)

Aktørene på jernbanesektoren er i stor grad kjent med regelverket gjennom veiledning og tilsynsaktiviteter.

Aktørene innen taubane eller fornøyelsesinnretninger som ikke har fått tillatelse eller godkjenning, blir fulgt opp direkte i de tilfeller SJT får kjennskap om deres virksomhet. For slike tilfeller har aktørene i 2015 enten søkt om nødvendig tillatelse og godkjenning, eller de har innstilt driften av sin virksomhet etter henvendelse fra SJT.

Forskrift for å utføre magnetinduktiv prøving (MIP) trådte i kraft 1. januar 2015, og MIP-prøving ble overført til uavhengige inspeksjonsorgan fra 1. januar 2015. SJTs rolle er fortsatt å påse at aktørene gjennomfører kontroll og iverksetter og slutfører nødvendige tiltak.

3.7 Ivaretagelse av norske interesser i internasjonale fora (hovedmål 3)

SJT deltar i internasjonalt arbeid der det kan ha størst betydning for Norge, det vil si der SJT har mest nytte av informasjonen eller størst påvirkningskraft.

Viktige tema i 2015 var blant annet:

- Jernbanepakke IV. Et av de sentrale tema er det framtidige samarbeidet mellom Det europeiske jernbanebyrået (ERA) og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Diskusjonene foregikk i 2015 på et nivå i EU hvor tilsynet har lite innsyn. De detaljerte planene for videre framdrift er usikre, men gjennom deltagelse på blant annet nettverksmøter med ERA har tilsynet brukt muligheten for å fremme norske interesser.
- Arbeidsgrupper relatert til regelverket for det nye signalsystemet ERTMS inkludert harmonisering av tillatelser som skal gis for godskorridorene i EU.
- ERA opprettet en arbeidsgruppe som skal arbeide med å revidere førerdirektivet (Directive 2007/59/EC). Arbeidet startet i desember 2014 og antas ferdigstilt i januar 2016. SJT deltar i denne arbeidsgruppen.
- SJT deltar i møtetrekket om Unique Authorisation. Det er en såkalt unik tillatelse som skal innlemmes i oppdatert versjon av TSI LOC&PAS. Arbeidet med oppdateringen avsluttes i hovedsak ved utløpet av 2015. Oppdatert TSI trer trolig i kraft i EU i juni 2016.
- Taubanedirektivet 2000/9/EU revideres. SJT følger arbeidet. Foreløpig plan er plenumsbehandling av 1. gangs lesning i Europaparlamentet 19. januar 2016.
- Innen taubaneområdet har det vært noe aktivitet knyttet til tilsynets engasjement i OITAF.
- Innen park og tivoli har det internasjonale arbeidet foregått i CEN med ferdigstilling av standard for fornøyelsesinnretninger.

Tilsynet var høsten 2015 gjenstand for en cross audit fra ERA. Resultatene er omtalt i kapittel 4.2.1.



4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Overordnede vurderinger av styring og kontroll i virksomheten

SJT har fortsatt arbeidet med å utvikle en struktur og en kultur for bedre styring og kontroll basert blant annet på DFØs metoder, tilbakemeldinger fra Riksrevisjon og egne interne evalueringer.

Mål og resultatstyring er benyttet som styringsprinsipp. Følgende tiltak er gjennomført i 2015 for å bedre styring og kontroll:

- SJT har vedtatt en overordnet policy for styring og kontroll.
- SJT har inngått en avtale med Agenda Kaupang om å gjennomføre et lederutviklingsprogram for 2015-2018.
- Personalhåndboken på intranett er oppdatert i format og innhold for å sikre enklere tilgjengelig informasjon om hvordan den enkelte skal håndtere fravær, reiseregninger, medarbeidersamtaler, kompetanseutvikling, velferdsgoder osv.
- SJT har satt i gang flere endringer for et mer målrettet og effektivt styringssystem.
- Arbeidet med anskaffelser er effektivisert og systematisert gjennom nye prosedyrer og rutiner, kompetanseoppbygging og regelmessig erfaringsutveksling internt.

4.1.1 Oppfølging av risiko i 2015

SJT har i 2015 rapportert samlet risiko for virksomheten som en del av oppsummeringen i tertialrapportene. I hele 2015 har samlet arbeids- og endringsbelastning på endringer knyttet til implementering av nytt regelverk for taubane- og fornøyelsesinnretninger, vært den vesentligste risikoutfordringen for intern styring og kontroll. Etter at avdelingsdirektør for TPT sa opp forsommeren 2015, økte risikoen for økt ressursbruk og nedprioritering av andre oppgaver. SJT vurderer at en samlet for høy ressursbruk inkludert ledelseskapasitet har gått med til området taubane og fornøyelsesinnretninger i 2015 i forhold til det som er bærekraftig over tid.

4.1.2 Bemanning, kapasitet og kompetanse

Avdelingsdirektøren for avdelingen TPT sa opp sin stilling i mai 2015 og rekruttering av ny direktør pågikk fortsatt ved utgangen av 2015. For å styrke den juridiske kvalitetssikringen i saksbehandlingen på taubane, park og tivoliområdet, ble det i 2015 rekruttert en egen juridisk ressurs som skal sitte i avdelingen i Trondheim. Formelt tilhører medarbeideren juridisk avdeling. Det er også ansatt en ny inspektør ved avdelingen i Trondheim.

På jernbanesiden har SJT begynt å rekruttere medarbeidere for å styrke kompetansen på fagområdet sikring.

I seksjonen for markedsovervåking var bemanningen noe redusert ved starten av 2015 som følge av turnover, men ved utgangen av året var seksjonen igjen fulltallig med fire årsverk.

Årshjul for kompetanse er fulgt i 2015. Det er ikke avdekket nye områder hvor SJT har vesentlige udekkede behov.

4.1.3 Sikkerhet og beredskap

SJT's overordnede mål for arbeidet med sikkerhet og beredskap er å sikre vår evne til å gjennomføre samfunnsoppdraget samt sikre informasjon, personell og andre verdier.

SJT har ikke hatt vesentlige sikkerhetshendelser knyttet til integritet, konfidensialitet eller tilgjengelighet for data som SJT behandler.

4.1.4 Regnskapsrevisjon 2015

SJT var i 2014 gjenstand for en kartleggingsrevisjon av gebyrinntekter. Forhold som var påpekt om dagens databaseløsninger som inneholder grunnlagsdata for fakturering, vil først bli håndtert når nytt regelverk med tilhørende løsninger trer i kraft, antatt til 1.1.2017.

4.1.5 Innføring av nettoføringsordning for merverdiavgift i statlig sektor

Finansdepartementet fastsatte bestemmelser om ordningen i rundskriv R-116 av 12.3.2015. Rundskrivet omtaler grunnlaget for den nye nettoføringsordningen, hvilke virksomheter den gjelder for, hvilken merverdiavgift som omfattes og hvordan merverdiavgiften skal regnskapsføres.

SJT rapporterte den 10.4.2014 i henhold til krav i R 3/2014 et beløp på kr 1 960 000 på kap/post 135401 og kr



560 000 på kap/post 135421 som vårt estimat i forkant av innføringen for 2015. Totalt estimat var på kr 2 520 000. I 2015 er det for året regnskapsført kr 2 097 763 på kap/post 135401 og kr 757 279 på kap/post 135421, totalt kr 2 855 042 i fradrag for inngående mva. totalt.

Reformen har for SJT medført at prisen på kjøp av mva-pliktige tjenester har blitt redusert, og synes derved å innfri reformens formål om å redusere konkurransevridningen mellom egenproduksjon av tjenester kontra kjøp og leie av tjenester. Med tanke på at mva er omgitt av et komplekst regelverk opplevdes reformen som raskt innført. SJT har derfor både høsten 2014 og våren 2015 brukt vesentlige ressurser på å utforme og etablere et tilstrekkelig presist og robust rammeverk for korrekt regnskapsmessig håndtering av mva problematikk.

4.1.6 Etikk og holdningsskapende arbeid, særlig rettet mot saksbehandling

SJT gjennomførte i 2014 et prosjekt der verdier og ledelsesprinsipper ble fastsatt. I 2015 har SJT videreført arbeidet, blant annet gjennom etiske dilemma- og refleksjonsoppgaver på SJTs årlige samling, og gjennom internopplæringstiltak f.eks. om habilitet. SJT har gjennomført DIFIs kursopplegg «Får Walter lov?» for alle ansatte. Deltagelsen var stor.

4.1.7 Reiseplanleggingsprosjekt (basert på internkontroll)

Prosjektet ble startet i 2014, men ble utsatt og startet igjen sent i 2015. Prosjektet skal se nærmere på reiseplanleggingsprosessen fra A til Å, det vil si fra planlegging og beslutning til godkjent reiseregning er utbetalt og legge bedre til rette for kostnadseffektiv bruk av ressurser brukt på reiser.

4.1.8 Avslutning av TPT-prosjektet og anvendelse av TPT-prosjektbevilgning

Statens jernbanetilsyn har fått prosjektmidler til omstilling og modernisering av taubane- og park- og tivoli- virksomheten i tildeling av Samferdselsdepartementet. Tabellen under viser tildelte midler fra 2013 og til 2015.

Kap./post 135421	RNB2013	2014	2015	Sum
Post 21 tilleggsbevilgningen til omstilling	3,7	3,7	1,9	8,9

Tabell 1: Tildelte prosjektmidler i perioden 2013 til 2015 til formålet omstilling og modernisering av TPT.

SJT har i prosjektperioden totalt fått tildelt kr 8,9 millioner. SJT avsluttet i 2015 TPT-prosjektet og har anvendt prosjektmidlene til omstilling og modernisering primært gjennom disponering av midlene til midlertidige ansettelser, innleie av konsulentbistand og til å dekke lønnskostnader til i hovedsak juridisk kompetanse for personer som allerede er ansatt i SJT.

4.2 Rapportering om særskilte forhold

4.2.1 ERAs (European Railway Agency's) cross audit av Statens jernbanetilsyn

ERA (European Railway Agency) har gjennomført en cross audit av SJT i 2015. ERAs revisjonslag anser at SJTs prosesser for tildeling av sikkerhetssertifikat/sikkerhetsgodkjenning og tillatelse til å ta i bruk kjøretøy og tilsyn som tilstrekkelige til å oppnå det som er forventet fra en nasjonal sikkerhetsmyndighet i sikkerhetsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet. Dette inntrykket er basert på gjennomgang av SJTs dokumentasjon og gjennom intervjuer av ansatte.

Hovedstyrkene til SJT var blant annet:

- Sporbarheten av dokumentasjon
- Bruk av sjekklister i saksbehandlingen
- Utstrakt kommunikasjon med virksomhetene ifm de ulike søknadsprosessene og tilsynsprogrammet
- SJTs prosess for risikobasert tilsyn
- SJTs kompetansestyring

SJT's viktigste forbedringsområder var blant annet:

- Enkelte interne bestemmelser er ikke en del av styringssystemet
- Tydeliggjøring av når den formelle saksbehandlingen av søknader starter
- Oppdatering av enkelte sjekklister
- Definisjon av beslutningskriterier ved saksbehandlingen i de reviderte prosessene

4.2.2 IT og telefoni

SJT har anskaffet og implementert nye femårsavtaler både for IT-drift og leie av skrivere. Avtalen for leie av skrivere innebærer reduserte kostnader i størrelsesorden 600.000 kroner over den neste femårsperioden. Overgang til nye abonnementstyper for mobil i fra oktober medførte en nedgang kostnader på rundt ti prosent. Det har ikke vært noen vesentlige driftsavbrudd eller sikkerhetshendelser innen IT og telefoni.



4.2.3 Innkjøp og anskaffelser i 2015

SJT har opprettet en egen faggruppe for anskaffelser, og har i 2015 gjennomført fire anskaffelser over kr 500 000 og 6 anskaffelser mellom kr 100 000-500 000. SJT har tatt i bruk tre prosedyrer for mer effektive innkjøpsprosesser som gir bedre anskaffelsesfaglig kvalitet og økt kost/nytte i innkjøpene.

4.2.4 Forenklingsarbeid i 2015

Statens jernbanetilsyn har innført elektroniske søknadsskjemaer for de fleste av sine tillatelser. Dette forenkler søknadene for jernbaneforetak, førere og andre som må sende søknad til SJT. I 2015 er skjema-løsningene videreutviklet slik med:

- Mulighet for pålogging med Min ID
- Mulighet for oppslag i enhetsregisteret
- Bedre funksjonalitet for bruk av flere språk i samme skjema

SJT har også forenklet regelverkene for taubane og fornøyelsesinnretninger (antatt ikrafttredelse 1. jan. 2017).

- Taubaneregulverket – 11 forskrifter blir til én forskrift
- Regelverket for fornøyelsesinnretninger – 4 forskrifter blir til én forskrift

4.2.5 Effektivisering

SJT er i tildelingsbrevet bedt om å frigjøre en produktivitetsevinst på kr 358 000 på kap/post 135401.

For å oppnå dette har SJT omstilt en medarbeider fra arkiv til avtaleoppfølging og anskaffelser.

Å inngå en rammeavtale over 3 år for gjennomføring av Sikkerhetsseminaret vil også spare SJT for om lag kr 150 000 pr år sammenliknet med kostnadene i 2014. Samlet sett utgjør dette en gevinst på minst kr 358 000.

SJT ble bedt om å rapportere på en innsparing på kr 115 000 på kap/post 135421 og på kr 78 000 på kap/post 435401. På dette området er det ikke hensiktsmessig å dokumentere varige innsparinger eller effektiviseringer på grunn av det pågående, omfattende endringsarbeidet.

4.2.6 Tidstyver

I 2015 rapporterte SJT inn én «tidstyver» og den gjaldt våre nettsider. Nettsidene er ikke tilpasset SJTs virksomhet i 2015, for eksempel med avdelingene taubane park og tivoli. Tilgangen til informasjon om regelverket, som er de sidene som benyttes mest, er ikke god. SJT ønsker å fornye nettsidene og har inngått avtale med ny leverandør av publiseringsverktøy for internett-/intranett. Nye nettsider vil være klare i løpet av 2016, forhåpentligvis med høyere brukervennlighet enn i dag. Dersom tilsynsobjektene får enklere tilgang til informasjon, spesielt om regelverk og veiledning, kan dette forenkle arbeidet med etterlevelse av regelverket.

Det ble ikke rapportert inn noen aktiviteter, tiltak, prosedyrer, regelverk m.m. hos SJT som av andre oppleves som «tidstyver» i det daglige arbeidet i 2015.

4.2.7 Konsekvenser av opphøret av ordningen med magnetinduktiv prøving

Fra 1.1.2015 skal ikke Staten jernbanetilsyn lenger utføre oppgaven med magnetinduktiv prøving av ståltau på tau- og kabelbaner. De økonomiske og administrative konsekvensene av endringen fremgår under:

	2013	2014	2015
Kap/Post 435401 - konto	1 094 200	1 095 963	59 540
Sum	1 094 200	1 095 963	59 540

Tabell 1: Inntekter fra magnetinduktiv prøving fra 2013 til 2015.

Fra 2016 vil ikke SJT ha gebyrinntekter fra ordningen med magnetinduktiv prøving. I 2015 kom det inn inntekter oppstått i 2014. SJT vil fortsatt ha administrative oppgaver knyttet til ordningen i det SJT fortsatt skal følge opp at magnetinduktiv prøving av ståltau på tau- og kabelbaner gjennomføres og at tiltak etter prøvingen er fulgt opp. SJT skal fortsatt holde oversikt over hvilke anlegg som i henhold til formskriften skal gjennomføre magnetinduktiv prøving siden ståltau er en sikkerhetskritisk del av et taubaneanlegg. SJT vil fortsatt kunne fatte vedtak om stans av anlegg som ikke har gjennomført MIP eller nødvendige tiltak etter MIP.

I forbindelse med opphør av ordningen, avhendet SJT ett sett overflødig MIP-utstyr som er inntektsført på statskonto 530929, kr 213 120.

SJT har fortsatt aktivitetsbaserte kostnader knyttet til at oppfølging av magnetinduktiv prøving gjennomføres. I tillegg må SJT vedlikeholde nødvendig kompetanse på MIP for blant annet å kunne gjennomføre stikkprøvekontroller. SJT vurderer at det fortsatt er arbeidsoppgaver til 20-30 prosent stilling fra 2016 på dette området.



4.2.8 HMS/arbeidsmiljø

HMS-arbeidet følger en årsplan som ivaretar lovkrav og interne risikovurderinger. Det er gjennomført faste, årlige undersøkelser knyttet til fysisk arbeidsmiljø og muskel- og skjelettplager. Verneombudene og AMU informeres og involveres i alt vesentlig HMS-arbeid. Avtale med bedriftshelsetjeneste sikrer tilsynet faglig bistand i HMS- og sykefraværarbeidet. IA-tiltakene er integrerte i HMS-planen.

Høsten 2015 ble det gjennomført en ekstraordinær arbeidsmiljøkartlegging for deler av virksomheten, inkludert avdelingen TPT, for å følge opp signaler fra organisasjonen om endringsbelastninger knyttet til de omfattende endringene i arbeidsmetoder og prosedyrer. Kartleggingen er fulgt opp med flere tiltak, hvor de viktigste har vært samtaler med de ansatte, et seminar om hvordan håndtere enighet og uenighet samt opprettelse av en juriststilling i avdelingen.

4.2.9 IA-avtalen og sykefravær

Ledelsen og tillitsvalgte har hatt faste halvårlige IA-møter.

Korttidsfraværet er jevnt lavt og stabilt. Korttidsfravær 1-3 dager var på 1,00 prosent, mens langtidsfravær over 16 dager var på 3,27 prosent. Den totale sykefraværprosent (inkl. barns sykdom, permisjon) på 5,21 prosent er noe lavere enn i 2014. SJT fokuserer på tett oppfølging fra nærmeste leder og tilrettelegging for sykemeldte arbeidstakere, og benytter tjenester fra bedriftshelsetjenesten i sykefraværsoppfølgingen.

4.2.10 Turnover

Med bakgrunn i 8 tiltredelser og 4 fratredelser i 2015, lå turnover blant faste ansatte i SJT dette året på 6,90 prosent, noe høyere enn i 2014 (5,17 prosent).

4.2.11 Likestilling og aldersfordeling

Kjønnsfordelingen i SJT er totalt 50/50. Det vektlegges jevn kjønnsfordeling ved rekruttering. Snittalderen har økt noe de siste årene. Dette hensyntas i tilsynets rekrutteringsprosesser.

I tabellen på neste side er «snittlønn for alle fast ansatte» angitt som 100 prosent. Snittlønn for kvinner var 93 prosent av snittlønn for hele SJT, mens tilsvarende tall for menn er 107 prosent.

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

4.2.12 Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn

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

SJT vurderer alle søkere likt, uavhengig av etnisk bakgrunn. Søkere med innvandrerbakgrunn fra landgruppe 2 (jf. SSBs definisjon) innkalles alltid til intervju når de er kvalifisert for stillingen, men dette har ikke vært aktuelt i 2015.

Kjønnsfordeling fast ansatte					
Fast ansatte pr. 31.12	Totalt	Kvinner		Menn	
		Antall	%	Antall	%
2013	57	27	47	30	53
2014	56	28	50	28	50
2015	62	31	50	31	50

Aldersfordeling fast ansatte - snitt				
	Alle	Kvinner	Menn	
2013	47	43	50	
2014	48	44	51	
2015	48	43	52	



Lønnsfordeling fast ansatte							
		Kvinner			Menn		
	Snitt alle	Snitt	Laveste	Høyeste	Snitt	Laveste	Høyeste
2013	1	93 %	66 %	134 %	107 %	80 %	170 %
2014	1	91 %	61 %	139 %	109 %	78 %	170 %
2015	1	93 %	61 %	139 %	107 %	70 %	170 %

4.2.13 **Ansatte/søkere med nedsatt funksjonsevne**

Søkere på utlyste stillinger som oppgir å ha redusert funksjonsevne og som er faglig kvalifiserte, kalles alltid inn til intervju. I 2015 har ingen søkere oppgitt nedsatt funksjonsevne.

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

4.2.14 **Beskyttelse mot trakassering**

SJT har egne rutiner for håndtering av mobbing og trakassering. Det har ikke vært behandlet forhold av slik art i 2015.

4.2.15 **Lærlinger i staten**

SJT har ingen lærlingeplasser, men har over mange år, inkludert i 2015, hatt praksisplasser for JUS-studenter fra Universitetet i Oslo.



5 Vurdering av fremtidsutsikter

Tidligere var hovedoppgaven for SJT sikkerhet og samtrafikkvevne på jernbanen. SJT har nå også oppgaver knyttet til markedsovervåking av jernbanemarkedet, tilsyn med passasjerrettigheter på jernbane og tilsyn med taubanevirksomheter og fornøyelsesinnretninger. Disse oppgavene har ført med seg store endringer av SJT når det gjelder mål, arbeidsmetodikk og sammensetning av kompetanse.

En forskrift om sikring på jernbane ble fastsatt i 2015. Formålet med forskriften er at jernbanevirksomhetene skal arbeide systematisk og proaktivt for å unngå tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem.

I 2016 vil SJT fullt ut implementere sikring som en del av sin virksomhet på områdene tilsyn, oppfølging av regelverk og veiledning. Behovet for medarbeidere, både med tanke på kompetanse og kapasitet, vil i stor grad bero på oppgavens natur og omfang.

Regjeringen har startet arbeidet med å reformere jernbanen i Norge. Regjeringen går inn for fortsatt statlig eierskap av infrastrukturen, mer langsiktig vedlikehold, å samle ansvarsoppgaver og å åpne for konkurranse om flere oppgaver i jernbanesektoren.

Jernbanereformen vil påvirke SJTs arbeidsoppgaver. På kort sikt vil reorganiseringen av Jernbaneverket føre til at et nytt jernbaneinfrastrukturforetak må få sikkerhetsgodkjenning av SJT. Dette er en omfattende og ressurskrevende oppgave som skal konkluderes i løpet av 2016. På lengre sikt er det grunn til å forutsette at reformen vil føre til blant annet omfordeling av roller og ansvar og konkurranseutsetting. Slike endringer kan ha konsekvenser for sikkerhet, samtrafikk og konkurranse – områder som griper direkte inn i SJTs samfunnsoppdrag.

I EU er ambisjonene store for å gjøre jernbanen til et effektivt og konkurransedyktig transportsystem på tvers av medlemslandene. Ambisjonene fører til en rekke reguleringer i form av direktiver, forordninger, felles metoder for sikkerhetsstyring og tekniske spesifikasjoner for samtrafikk. Reguleringene tas fortløpende inn i EØS-avtalen og dermed i norsk rett. SJTs rolle og oppgaver påvirkes av disse reguleringene.

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

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) vil få en utvidet rolle i forbindelse med jernbanepakke IV, blant annet knyttet til å utstede sikkerhetsattestifikater og tillatelser til å ta i bruk rullende materiell. En såkalt One Stop Shop etableres hos ERA for slike søknader. ERA vil likevel være avhengig av et nært samarbeid med de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i dette arbeidet, både av hensyn til kapasitet og kompetanse. ERA vil blant annet måtte innhente uttalelser fra berørte medlemsstater i forbindelse med virksomhetenes søknadsprosesser. For SJT vil dette bety en hyppigere dialog med ERA og midlertidig en redusert oppfølging og dialog med den enkelte søkeren. SJTs behov for endret kompetanse og kapasitet vil ventelig være lite, selv om det fortsatt er uklart i hvilket omfang arbeidsprosesser, prioriteringer og ressursbruk vil måtte endres.

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

SJT utarbeider mer moderne regelverk, tilsynsmetodikk og gebyrstruktur for tilsyn med taubanevirksomheter og fornøyelsesinnretninger i park og tivoli. SJT har blant annet ferdigstilt utkast til forskrift om taubaner og forskrift om fornøyelsesinnretninger. Forskriftene er tenkt å tre i kraft fra 2017. Tidspunktet vil være avhengig av når ny taubanelov og ny lov om fornøyelsesinnretninger vedtas. SJT vil i 2016 forberede de berørte bransjene på hvilke endringer som vil komme i regelverk, tilsynsmetodikk og gebyrstruktur.

Det er vår vurdering at nye oppgaver innen sikring på jernbane og endring innen markedsovervåking som følge av jernbanepakke 4 betinger flere ressurser i SJT. Effekten hos SJT av jernbanereformen og endringer i ERAs rolle, blant annet fra jernbanepakke 4, er noe mer uklar med hensyn til endring i ressursbehov. SJT tar sikte på å kunne håndtere disse endringene med effektivisering og prioritering av oppgaver innenfor eksisterende budsjett. Det vil bli større klarhet om dette er realistisk i løpet av 2016/2017 når detaljene i jernbanereformen og jernbanepakke 4 faller på plass, og nødvendige endringer i arbeidsform og oppgaver hos tilsynet kan konkretiseres.

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



6 Ledelseskommentar årsregnskapet 2015

Formål

Statens jernbanetilsyn ble opprettet i 1996 og er underlagt etatsstyring fra Samferdselsdepartementet. Tilsynet rapporterer til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for park- og tivolivirksomheten.

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

Bekreftelse

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

Vurderinger av vesentlige forhold

I 2015 har Statens jernbanetilsyn samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 83 250 000 som består av kr 83 000 000 i ordinær bevilgning, samt kr 250 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppjøret i statlig tariffområde. I tillegg kom totalt kr 3 985 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2014, jf. note A. Mindreinntekter på kr 51 455, jf. note B, er i sin helhet knyttet til taubane og park- og tivolivirksomheten. Netto mindreutgift i 2015 på kr 3 099 850 for kap/post 135401 og kr 458 815 på kap./post 135421 søkes overført til 2016.

Statens jernbanetilsyns gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 13 284 519, jf. note 1.

Når fradrag for lønnsrefusjoner er hensyntatt, har Statens jernbanetilsyn brukt kr 52 850 556 til lønn og sosiale kostnader, jf. note 2. Dette utgjør 63 prosent av den disponible tildelingen.

Leiekostnader inkl. felleskostnader for lokaler utgjør kr 10 526 038, som tilsvarer 13 prosent av den disponible tildelingen, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr 31.12.15 kr 2 370 278. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Statens jernbanetilsyn. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per 15.03.2016, men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2016. Beretningen er unntatt offentlighet fram til Stortinget har mottatt Dokument 1 fra Riksrevisjonen.

Oslo 14.03.2016

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 (fastsatt 12. desember 2003 med endringer, senest 26. januar 2016). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2015 og eventuelle tilleggskrav, fastsatt av overordnet departement.

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

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

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

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

Bevilgningsrapporteringen

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

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

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

Artskontorrapporteringen

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



6 Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2015							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2015	Merutgift (-) og mindreutgift
1354	Organiserte stillinger	01	Drifts-utgifter	A, B	65 022 000	61 839 197	3 182 803
1354	Spesielle driftsutgifter	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	18 228 000	17 769 185	458 815
1633	Nettoordning for mva. i staten	01	Drifts-utgifter			2 855 042	
<i>Sum utgiftsført</i>					83 250 000	82 463 424	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling	Regnskap 2015	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Inntekter	01	Drifts-inntekter	A, B	13 349 000	13 297 545	-51 455
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse	B		291 596	
5700	Arbeids-giveravgift	72	Arbeids-giveravgift			6 434 065	
Sum inntektsført					13 349 000	20 023 207	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						62 440 217	
Kapitalkontoer							
60049701	Norges Bank KK /innbetalinger					14 920 276	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-77 351 190	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-9 303	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
Konto	Tekst				2015	2014	Endring
6260	Aksjer				0	0	0
713211	Mellomværende med statskassen				-2 370 278	-2 360 975	-9 303

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



Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135 401	3 025 000	61 997 000	65 022 000
135 421	960 000	17 268 000	18 228 000
435 401		13 349 000	13 349 000

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 (justert for ev. mva.)	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Inn- sparer(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135 401		3 182 803		3 182 803				3 182 803	3 099 850	3 099 850
135 421		458 815		458 815				458 815	863 400	458 815
435 401	kan nyttes under post 01			0	-51 455			-51 455	0	0

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

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp

Statens jernbanetilsyn har søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp i henhold til R-2/2015 med kr 3 099 850 for kap./post 135401 og kr 458 815 for kap./post 135421 før mindreinntekten på kr - 51455 eventuelt hensyntas.

Merinntektsfullmakter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2015 ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap./

post 135421 mot tilsvarende merinntekt under kap./post 435401. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdigavgift knyttet til overskridelsen. Statens Jernbanetilsyn inngår i nettoordningen for merverdigavgift.

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

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2015 ved behandling av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015), gitt fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2015. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften.



6 Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen for 2015			
	Note	2015	2014
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	12 127 827	11 448 181
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinntekter	1	1 156 692	2 447 158
Andre inntekter	1	0	0
Sum inntekter fra drift		13 284 519	13 895 339
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	52 850 556	52 282 917
Andre utbetalinger til drift	3	26 694 458	26 665 599
Sum utbetalinger til drift		79 545 014	78 948 515
Netto rapporterte driftsutgifter		66 260 495	65 053 177
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	13 027	4 499
Sum investerings- og finansinntekter		13 027	4 499
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	61 170	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8,B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	2 198	4 431
Sum investerings- og finansutgifter		63 368	4 431
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		50 341	-68
Innkrevningsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	213 480	3 300
Sum innkrevningsvirksomhet og andre overføringer til staten		213 480	3 300
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)		78 116	78 489
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		6 434 065	6 346 213
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		-2 855 042	0
Sum rapporterte utgifter på felleskapitler		3 657 140	6 424 703
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		62 440 217	58 625 106
Oversikt over mellomværende med statskassen**			
Eiendeler og gjeld		2015	2014
Fordringer		55 365	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-2 426 054	-2 360 426
Skyldige offentlige avgifter		0	-197
Annen gjeld		411	-352
Sum mellomværende med statskassen	8	-2 370 278	-2 360 975

* 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

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer	12 127 827	11 448 181
Sum innbetalinger fra gebyrer	12 127 827	11 448 181
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	1 156 692	2 447 158
Sum salgs- og leieinnbetalinger	1 156 692	2 447 158
<i>Andre innbetalinger</i>		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	13 284 519	13 895 339

Særskilt forklaring av sum inntekter fordelt på formål og konti

Post 21	4354 SJT	31.12.2015	31.12.2014
Artskonto	Tekst	NOK	NOK
Taubane:			
3700	Årsgebyr	7 852 429	7 556 600
3702	Driftsledersertifisering	135 900	134 500
3230	Fakturerbart tilsyn	360 000	243 675
3235	Øvrige inntekter inkludert MIP	411 241	1 662 813
Park og tivoli:			
3700	Årsgebyr	4 139 498	3 757 082
3230	Fakturerbart tilsyn	385 451	535 670
3235	Øvrige tjenester	0	5 000
SUM		13 284 519	13 895 339
Totalt		13 284 519	13 895 339



Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2015	31.12.2014
Lønn	45 311 872	45 544 105
Arbeidsgiveravgift	6 434 065	6 346 213
Pensjonsutgifter	0	0
Sykepenger og andre refusjoner(-)	-1 093 562	-1 737 668
Andre ytelser	2 198 181	2 130 267
Sum utbetalinger til lønn	52 850 556	52 282 917
Antall årsverk	57,4	56,7

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2015	31.12.2014
Husleie (*)	9 395 600	7 580 295
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	43 376
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler (*)	1 130 438	2 455 662
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	4 962	207 107
Mindre utstysanskaffelser	759 697	205 702
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 343 553	1 603 744
Kjøp av fremmede tjenester	6 437 566	6 237 491
Reiser og diett (**)	3 945 143	4 287 407
Øvrige driftsutgifter	3 677 499	4 044 814
Sum andre utbetalinger til drift (***)	26 694 458	26 665 599

(*) Felleskostnader tilknyttet lokaler ble i løpet av 2015 kontert sammen med husleie. I 2014 ble disse kontert på to ulike konti gjennom hele året.

(**) Det var i 2015 spesielt søkelys på å redusere kostnader knyttet til reisevirksomhet for taubane-, park- og tivoliinspektører.

(***) På grunn av tilpasninger i konteringspraksis i 2015, kan direkte sammenligninger mot regnskapstall fra 2014 bli noe upresist.

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	13 027	4 499
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	13 027	4 499

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Utbetaling av finansinntekter</i>		
Renteutgifter	2 198	4 431
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	2 198	4 431



Note 5 Utbetalinger til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	0	0
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Beredskapsanskaffelser	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	61 170	0
Sum utbetalt til investeringer	61 170	0

<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

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2015	31.12.2014
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929) (*)	213 480	3 300
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	213 480	3 300

(*) Gjelder salg av utstyr til magnetinduktiv prøving.

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2015	31.12.2014
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

		31.12.2015	31.12.2015	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler				
	Invest. 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*	230 757	0	230 757
	Andre fordringer**	55 365	55 365	0
	Bankinnskudd, kontanter o.l.	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>286 122</i>	<i>55 365</i>	<i>230 757</i>
Langsiktige forpliktelser				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-2 431 566	0	-2 431 566
	Skyldig skattetrekk	-2 426 054	-2 426 054	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	411	411	0
	<i>Sum</i>	<i>-4 857 209</i>	<i>-2 425 643</i>	<i>-2 431 566</i>
	Sum	-4 571 087	-2 370 278	-2 200 809

* Kundefordringer, der kr 74 971 forfalt til betaling i 2014, kr 118 871 forfalt til betaling i 2015 og kr 36 915 forfaller til betaling i 2016.
** Andre fordringer gjelder lån/forskudd til egne ansatte.

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eierandel	Stemme- andel	Årets resultat i selskapet	Balanse- ført egen- kapital i selskapet	Balanse- ført verdi i regnskap*
<i>Aksjer</i>							
<i>Selskap 1</i>							
<i>Selskap 2</i>							
Balanseført verdi 31.12.2015							0

