

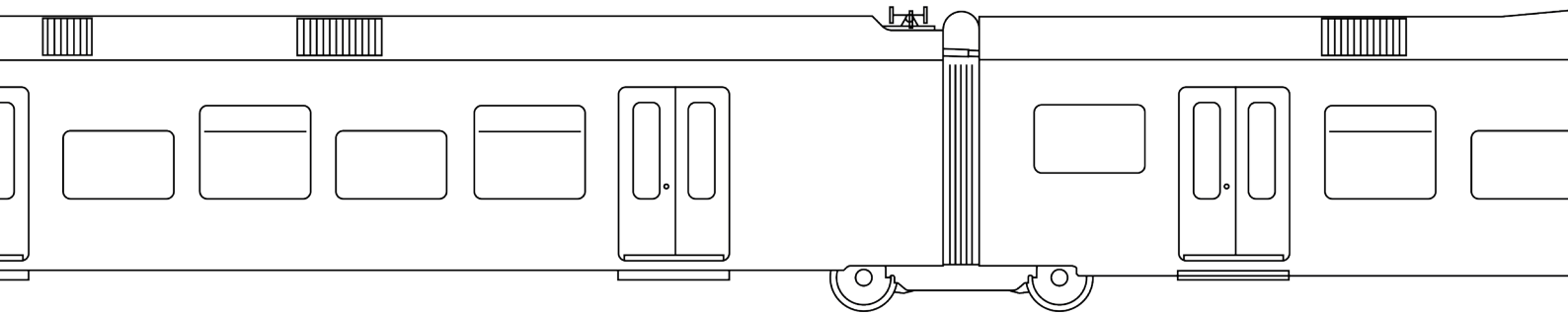


Norske
tog

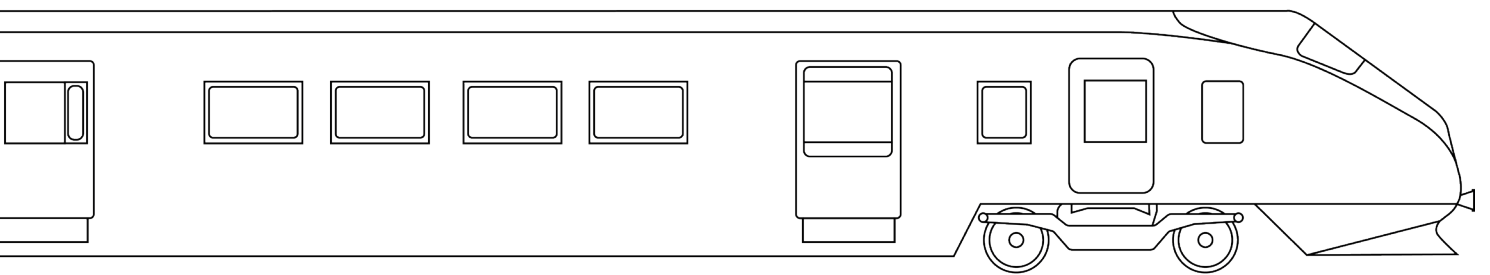
Årsrapport 2017

Innhold

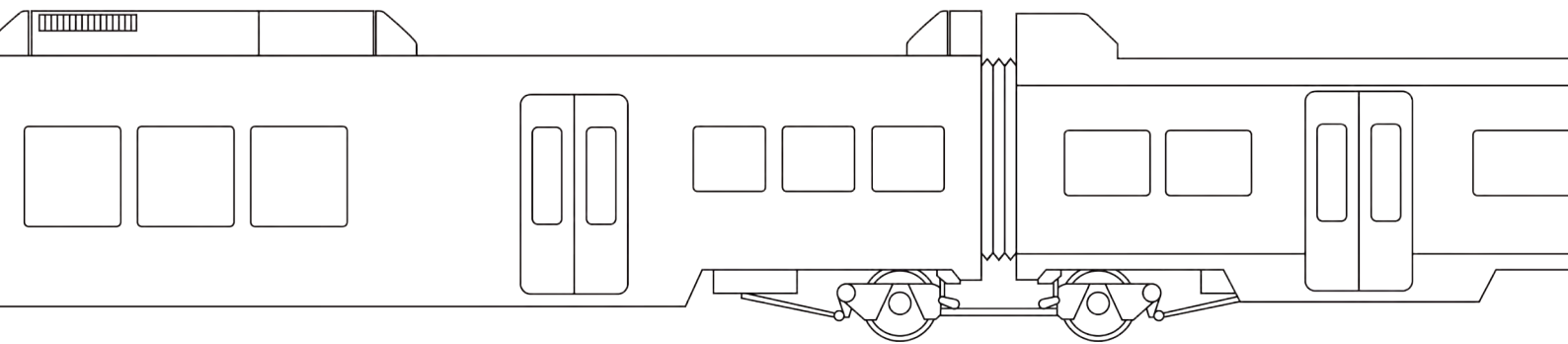
Innledning	4
Administrerende direktørs kommentar	14
Våre mål	20
Strategi	24
Organisasjon	46
Bærekraft og samfunnsansvar	52
Eierstyring og selskapsledelse	62
Styrets årsberetning	68
Regnskap	74
Revisors beretning	108



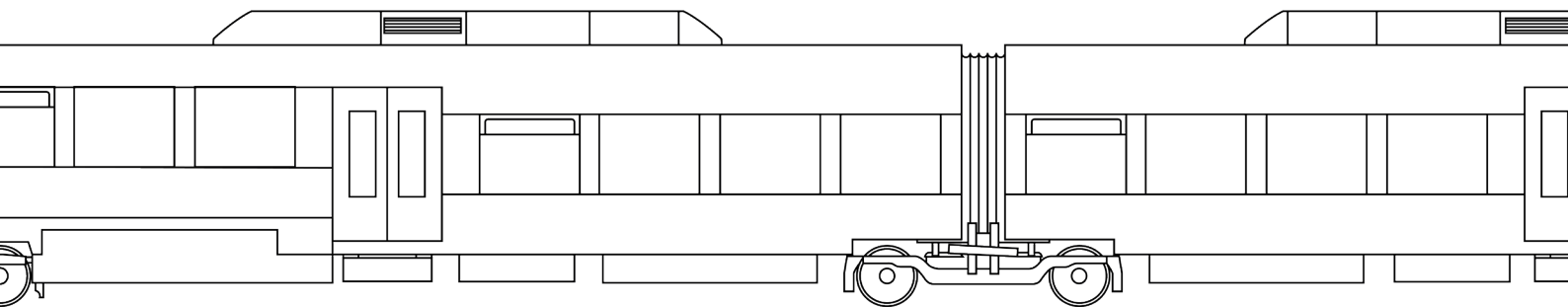
Type 74



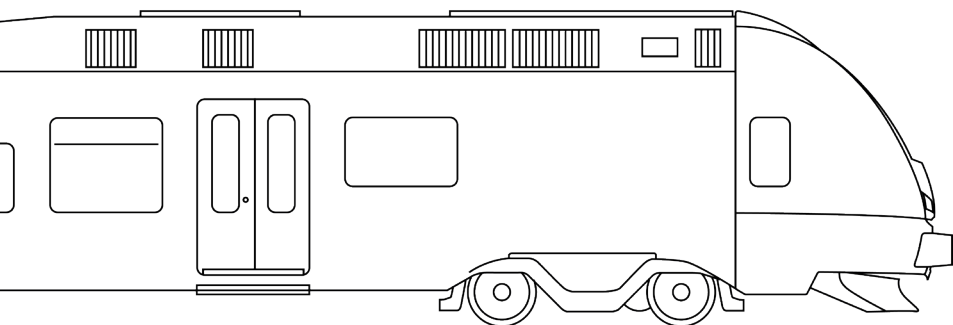
Type 73A



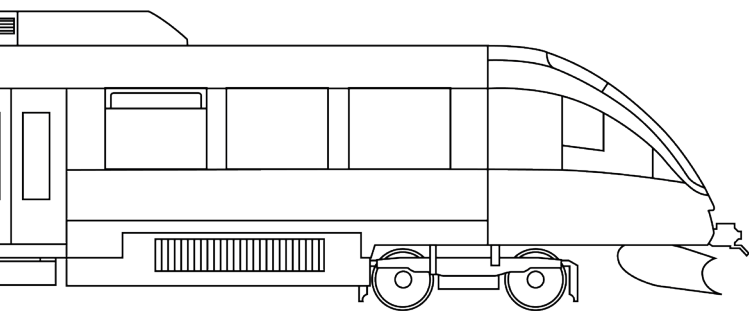
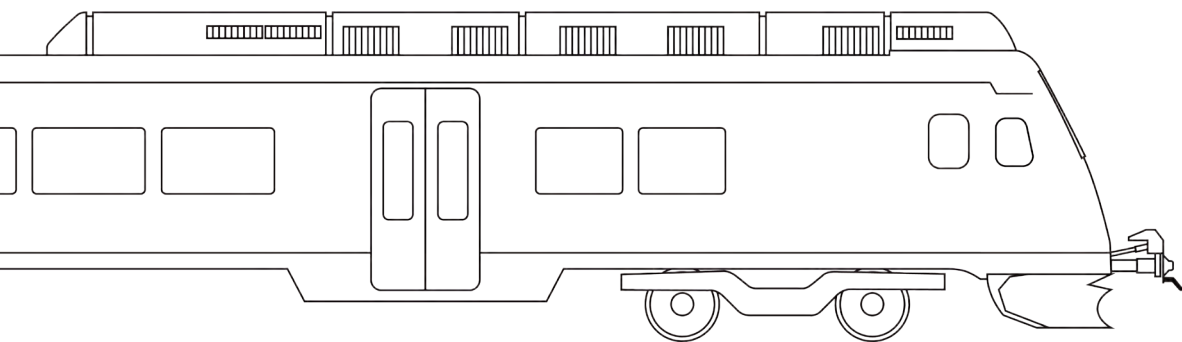
Type 72



Type 93



Innledning



Milepæler

16. juni 2016

Materiellselskapet AS ble etablert som et heleid datterselskap under NSB.

14. oktober 2016

Kjøretøy eid av NSB AS ble skilt ut og overført til Materiellselskapet AS. 32 NSB ansatte ble også overført til selskapet.

15. mars 2017

Selskapet skiftet navn til Norske tog AS.

27. april 2017

Norske tog AS ble skilt ut fra NSB og etablert som selvstendig selskap under Samferdselsdepartementet.

15. mai 2017

Selskapet flyttet inn i Munkedamsveien 62A på Filipstad i Oslo – i lokaler som inntil 1966 var NSBs generaldirektørbolig.

4. august 2017

Flirt-avtalen ble overført fra NSB til Norske tog AS.

Dette er Norske tog

Norske tog er et ledende fagmiljø innen innkjøp, tilpasning og forvaltning av jernbanekjøretøy. Vi følger den teknologiske utviklingen, kjenner den internasjonale bransjen og har spisskompetanse på norske forhold.

Selskapets formål er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for utleie til operatører som kjører persontog i Norge. I tillegg har selskapet en rådgivende rolle overfor Jernbanedirektoratet.

Norske tog AS eies 100 prosent av Samferdselsdepartementet og er et kategori 4-selskap (staten har sektorpolitisk begrunnelse for eierskapet).

Finansielle nøkkeltall (MNOK)	2017	2016*
Driftsresultat	268	68
Resultat før skatt	152	-5
Årsresultat	142	-4
Netto kontantstrøm	346	557
Arbeidskapital	188	413
Egenkapital	2 565	2 393
Egenkapitalandel	23 %	23 %
Avkastning på bokført egenkapital	6,30 %	-0,30 %

*Gjelder perioden
16.06.16-31.12.16

Jernbanereformen og Norske togs rolle



Samferdselsdepartementet
Strategisk styring av sektoren. Etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn. Eierstyring. Regulering.



Statens Havarikommisjon for Transport



Statens jernbanetilsyn



Jernbanedirektoratet
Koordinering, operativ styring og utvikling av sektoren.



Bane NOR SF
Forvalter eksisterende og bygger ny jernbaneinfrastruktur. Trafikkstyring. Forvalter og utvikler eiendom. Forretningsmessig innretning.



Norske tog AS
Eier, forvalter og gir togoperatørene tilgang til togmateriell.



Entur AS
Reiseplan og billettering.



NSB AS
Persontog, gods og buss.



Mantena AS
Vedlikehold av kjøretøy.

Togselskaper, vedlikeholdsselskaper, entreprenører og leverandører

Konkurrerer om oppdrag.

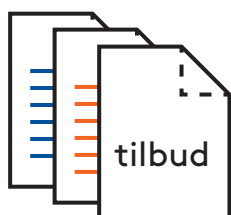
■ Forvaltningsorganer

■ Statlig eide selvstendige enheter

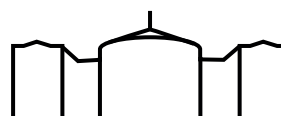
■ Privat sektor

*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

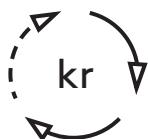
Forretningsmodell



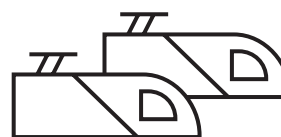
Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog.



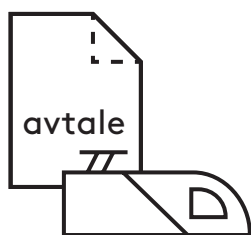
Staten garanterer for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi.



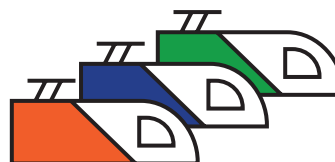
Norske tog finansierer sine kjøretøyanskaffelser gjennom låneopptak.



Norske tog skal anskaffe, eie og forvalte kjøretøy til persontogtrafikk i Norge.



Jernbanedirektoratet har pålagt togoperatørene å benytte Norske togs kjøretøy for de avtalene som til nå er inngått eller utlyst.



Norske tog får sine inntekter gjennom utleie av kjøretøy.

Norske tog i tall

30

ansatte

Norske tog er en liten organisasjon med lang erfaring og spiss fagkompetanse.

251

togsett

Ved oppstart overtok Norske tog med noen unntak hele persontogparken fra NSB.

6,3%

avkastning

For 2017 har Norske tog en avkastning på 6,3%. Krav fra eier er 5 % avkastning.

16 år

gjennomsnittsalder på dagens flåte

Målet er å anskaffe minimum ett kjøretøy per måned, fase ut de eldste og dårligste kjøretøyene først og optimere transportkapasiteten på flåten.

80%

fornøyde passasjerer

Et stort flertall av passasjerene svarer at de er fornøyde med kjøretøyene.

18

typer kjøretøy inkludert underserier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy, i tråd med samfunnets behov for persontrafikk med tog.

23%

egenkapitalandel

Selskapet har en egenkapitalandel for 2017 på 23%.

A+

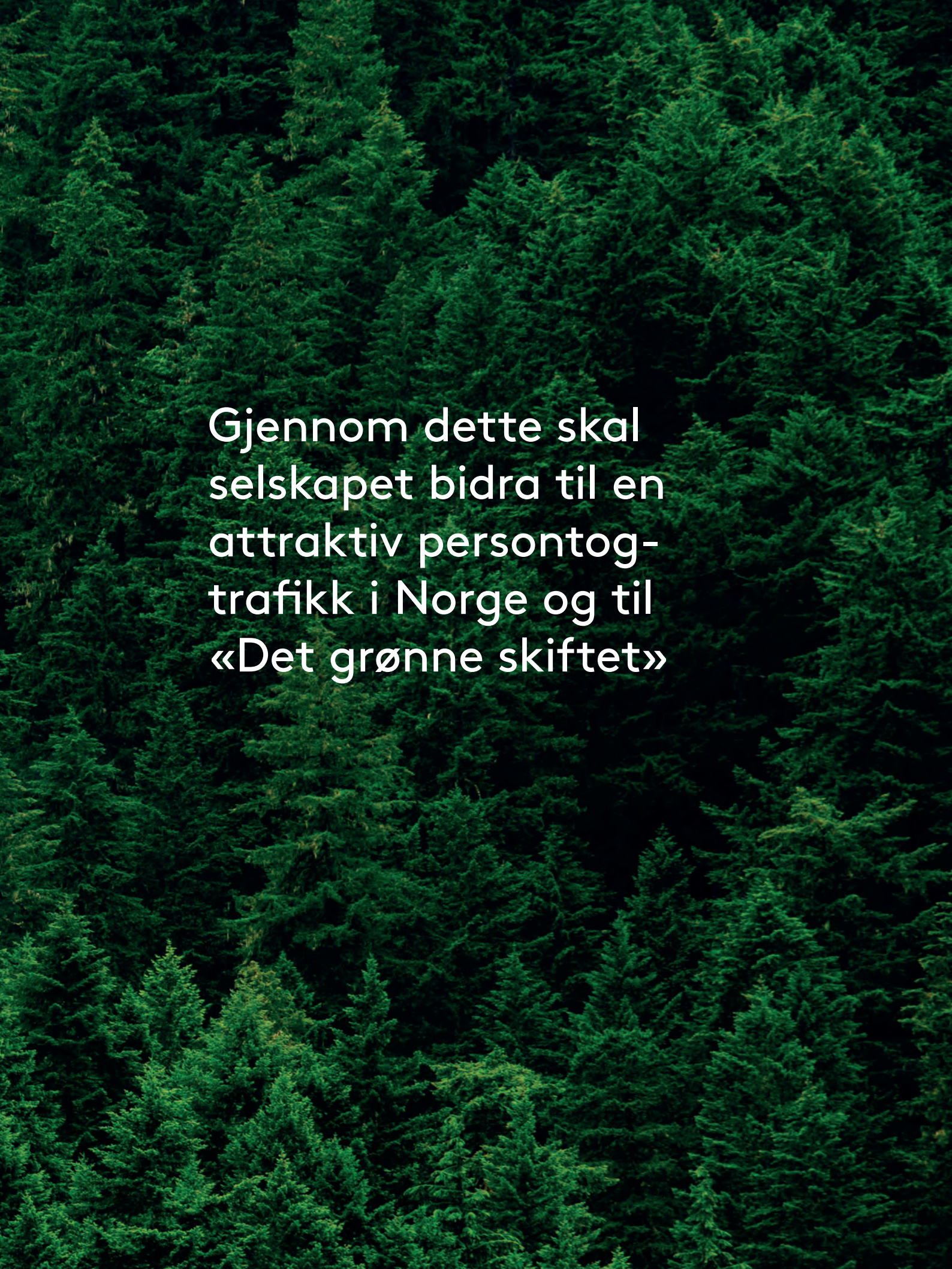
rating

Dagens rating fra Standard & Poors er A+. Målet er AA-rating.



Visjon

Norske tog skal være et ledende, fremtidsrettet og solid selskap som leverer tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige persontogkjøretøy.



Gjennom dette skal
selskapet bidra til en
attraktiv persontog-
trafikk i Norge og til
«Det grønne skiftet»



Administrerende direktørs kommentar

Norske tog på
rett spor

Norske togpassasjerer er utålmodige oppdragsgivere. Det store flertallet av dem vil på jobb og hjem igjen, så raskt og problemfritt som mulig. De fleste av dem vil i tillegg ha komfort på reisen og tilgang til trådløst nettverk. Alle forventer de at reisen skal være trygg. For samtlige aktører innen norsk persontogtrafikk er det dette innsatsen til syvende og sist handler om, og i Norske tog AS har vi ett overordnet mål for virksomheten: Vi skal bidra til en attraktiv persontogtrafikk i Norge, og til «Det grønne skiftet».

I denne årsrapporten presenterer vi vårt første årsregnskap som selvstendig selskap. Materiell-selskapet AS ble skilt ut som datterselskap i NSB i 2016 og satt på skinnene som selvstendig aksjeselskap under Samferdsdepartementet i 2017. I løpet av det året vi nå rapporterer for, har vi gjort mye for første gang, og vi har løst små og store oppgaver for å etablere virksomheten. For oss som nå utgjør organisasjonen i Norske tog AS, har det vært et innholdsrikt og utfordrende år. Vi har fått være med på å legge til rette for en ny konkurransesituasjon som skal gi større dynamikk, nytenkning og kundeorientering i persontogmarkedet og best mulig effekt av den statlige ressursinnsatsen i jernbanesektoren.

Vår oppgave i dette er viktig. Norske togs oppdrag er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for utleie til operatører som kjører persontog i Norge. Det er en nøkkelrolle, og spesielt viktig er denne rollen i et lite land som skiller seg fra andre og større markeder på grunn av mer krevende klima og terreng og en infrastruktur som gir spesielle muligheter og utfordringer. Spesialkompetanse på særnorske forhold er helt avgjørende når togmateriell skal anskaffes og forvaltes. Togpassasjerer på perrongen har

sjelden eller aldri dette i tankene, men toget han eller hun venter på, har vært gjennom en serie med tekniske tilpasninger for å være egnet for norske forhold.

Derfor er det også en forutsetning for den nye konkurransesituasjonen at operatørene skal ha lik tilgang på togmateriell tilpasset den virkeligheten de skal kjøre i.

Da Norske tog ble etablert som selvstendig materiellselskap, overtok vi en flåte med til sammen 18 typer kjøretøy, inkludert under-serier. Standardisering til færre typer kjøretøy er et sentralt mål for Norske tog, og vi har foreløpig identifisert tre hovedklasser: lokal, region og langdistanse. En slik standardisering av flåten skal sikre nødvendig fleksibilitet, både i utlysningen av konkurranser og i tilpasningen til fremtidig passasjervekst.

For å gjennomføre den omfattende reformen i norsk jernbanesektoren er vi mange som har brukt mye tid og krefter på prosess og etablering av nye systemer i året som har gått. Dette har vært en nødvendig investering, og slik jeg vurderer det, går samhandlingen seg til.

Internt i Norske tog har vi gjennomført en omfattende strategiprosess som har engasjert hele organisasjonen og som har satt tydelige mål for virksomheten. I den nye arbeidshverdagen måles vi nå på en rekke indikatorer som til sammen dekker hovedmålene sikkerhet, tilstrekkelig tilgang på sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy, kundetilfredshet, lave finansieringskostnader og fornøyde medarbeidere. I denne rapporten viser vi frem gode resultater.

Norske tog har gode økonomiske resultater, med et driftsresultat på 268 millioner kroner i 2017 og et resultat før skatt på 152 millioner kroner. Dette gir en avkastning på bokført egenkapital på 6,3 prosent. Selskapet har høy kredittrating og lave kostnader ved lånefinansiering, noe som er helt avgjørende i og med at investeringsbehovet skal dekkes gjennom låneopptak, i tillegg til tilførsel av kapital. Norske tog legger til grunn at det ikke skal tas ut utbytte fra selskapet, og at oppnådd overskudd brukes til å investere i nye tog.

Videre har vi god kundetilfredshet, og våre medarbeidere gir uttrykk for at de er mer fornøyde nå enn før reformen. I løpet av 2017 har vi mottatt 10 nye FLIRT-tog fra Stadler, og flåten er økt til totalt 91 togsett. Innstillinger på grunn av feil på kjøretøyene er redusert med en fjerdedel og utgjør nå 2% av totale innstillinger.

Norske tog er på rett spor, med andre ord. Eller er vi det? Norske togpassasjerer er jevnt over fornøyd, men samtidig langt mindre fornøyd med noen togtyper enn med andre. Aller minst fornøyd er de med de gamle lokaltogene av type 69 som fortsatt går i trafikk på Østlandet. Svært mange av landets togpassasjerer har dessuten sine daglige reiser der flaskehalsen er trangest. Lokaltrafikken gjennom hovedstaden har betydelige utfordringer i form av begrenset kapasitet, og togsettene som skal dekke det raskt voksende trafikkbehovet i denne delen av landet, må være i stand til å utnytte mulighetene maksimalt. Dette handler blant annet om høy transportkapasitet, effektive stasjonsopphold og kort snutid.

I meldingen til Stortinget om jernbanereformen (St.meld 27 (2014-2015) På rett spor) står det ganske nøkternt å lese at det «tar lang tid fra tidlig utredning til nye tiltak er gjennomført og et nytt togtilbud kan tilbys de reisende.» Dette er en realitet vi må forholde oss til og planlegge for.

Ved inngangen til 2018 er vi i Norske tog først og fremst opptatt av å se fremover. Vi har et viktig samfunnsoppdrag, og vi har en høyt kvalifisert og sterkt motivert organisasjon som mer enn noe

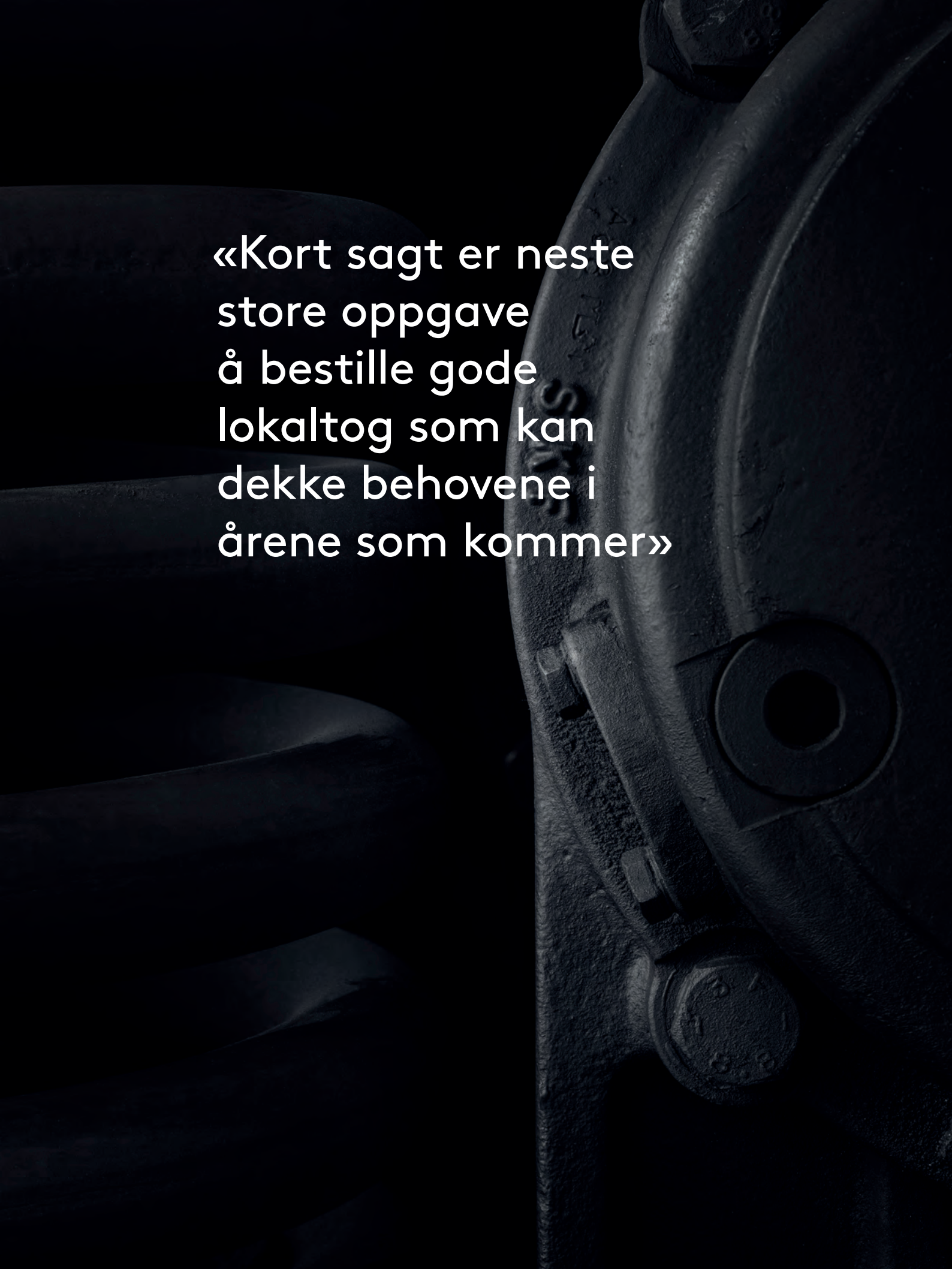
annet ønsker å bidra til det overordnede målet for hele sektoren: Å løse passasjerenes behov. Slik vi ser det, er en nødvendig forutsetning for dette at vi kommer raskt i gang med de investeringene som er viktigst for togpassasjerene i årene fremover.

I løpet av 2018 vil vi få levert togsett nr 100 av de 125 FLIRT-togene vi til nå har bestilt fra Stadler. I løpet av året må vi i tillegg beslutte om vi skal utnytte den siste delen av opsjonen på totalt 150 FLIRT-tog. Deretter vil den neste store beslutningen for den norske persontogflåten handle om nye lokaltog.

Kort sagt er neste store oppgave å bestille gode lokaltog som kan dekke behovene i årene som kommer.



Øystein Risan
Administrerende direktør



«Kort sagt er neste
store oppgave
å bestille gode
lokaltog som kan
dekke behovene i
årene som kommer»



Våre mål

Mål 1

Fornøye kunder og passasjerer

Mål 2

Ingen drepte eller skadde som følge av våre leveranser

Mål 3

Tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy

Mål 4

Lave finansieringskostnader

Mål 5

Fornøye medarbeidere

I Norske tog har vi nå lagt bak oss det første hele driftsåret som selvstendig selskap. I denne årsrapporten beskriver vi selskapets strategi og presenterer indikatorene vi har valgt for selskapets måloppnåelse. Vi vil rapportere måloppnåelse innenfor hvert strategiområde og så langt det er mulig, også vise utvikling over tid.



The image features a dark, almost black, textured background. A vertical seam or crease runs down the center-left portion of the frame. On the left side, there is a metallic assembly consisting of a pipe with a 90-degree elbow. A hexagonal nut is visible at the junction of the pipe and the wall. A small, horizontal red mark is present on the pipe's surface. The lighting is dramatic, highlighting the textures and metallic surfaces against the dark background.

Strategi

Slik skal vi bidra til attraktiv persontogtrafikk i Norge og til «Det grønne skiftet»

Norske tog har fått en nøkkelrolle i den nye norske jernbanehverdagen. Vi skal med hjelp av vår kompetanse og kapital gi våre kunder – togoperatørene – tilgang på sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy.

I Norske tog rendyrker vi nå vår rolle som kjøretøyeier med et veldefinert forretningsområde. Hele persontogparken*) som inntil 14. oktober 2016 tilhørte NSB, er overført til Norske tog. Dette omfatter 251 togsett inklusive vognstammer fordelt på til sammen 18 typer kjøretøy, inklusive underserier.

Vårt samfunnsoppdrag er å eie, forvalte og videreutvikle denne persontogparken på en langsiktig og fremtidsrettet måte.

Det er Jernbanedirektoratet som er bestilleren i den nye norske jernbaneverdagen. Direktoratet skal legge kapasitetsplaner, bestemme hvilke kjøretøy som skal benyttes på de ulike jernbanestrekningene og gjøre avtale med togoperatørene – enten gjennom direktekjøpsavtaler eller gjennom anbudskonkurranser. Norske tog skal eie og forvalte persontogparken og være en nøytral tilbyder til de togoperatørene som får oppdrag.

I vår rolle ligger det at vi skal være en sterk og god rådgiver overfor Jernbanedirektoratet, spesielt i spørsmål som angår fremtidig persontogtilbud. Samtidig må vi ha kompetanse og kapasitet til å følge opp den gamle delen av persontogparken som fortsatt er i trafikk, men der produsentene ikke lenger eksisterer. Dette gjelder en lang rekke av dagens typer kjøretøy. Ved omorganiseringen av norsk jernbanesektor ble derfor betydelig ingeniørkompetanse overført fra NSB til Norske tog.

I Norske tog skal vi nå, som resten av den norske jernbanesektoren, ta med oss den lange erfaringen vi har, inn i en ny konkurransesituasjon der nye enheter skal fylle nye roller. Dette er en situasjon som krever stor grad av profesjonalitet, omstillingsevne og rolleforståelse.

Attraktiv persontogtrafikk

Innenfor de nye rammene for norsk persontogtrafikk er vi oss bevisst at Norske tog har samme overordnede mål som resten av sektoren: Vår felles oppgave er å bidra til en attraktiv

persontogtrafikk i Norge og til «Det grønne skiftet».

I løpet av 2017, som har vært Norske togs første hele driftsår som selvstendig selskap, er det gjennomført en omfattende strategiprosess. Dette er et arbeid som har vært forankret på styrenivå og som har engasjert hele organisasjonen. For Norske tog har en grundig strategiprosess vært viktig for å forberede oss på den nye arbeidshverdagen i vår sektor.

Vi har fastsatt strategier for følgende områder, som alle er avgjørende for at Norske tog skal lykkes med sitt oppdrag:

- Kunder
- Kjøretøy
- Teknologi
- Finans
- Medarbeidere

* Unntatt materiellet på Flåmsbanen

Kundestrategi

I Norske tog lykkes vi når vi hjelper togoperatørene til å levere gode tjenester. Fornøyde togpassasjerer er derfor målet, også for oss i Norske tog.

Norske togs kunder er de selskapene som mottar og bruker kjøretøy og tjenester fra oss. I hovedsak kan våre kunder deles i to grupper:

- Togoperatører som har avtale med Jernbandedirektoratet om å kjøre persontog i Norge i dag gjennom såkalt direktekjøpsavtale. I praksis vil dette si NSB.
- Togoperatører som deltar i konkurransen om de nye trafikkavtalene som Jernbandedirektoratet legger ut på anbud. Dette vil være konkurranser der både NSB og andre aktører kan delta. Norske tog vil etter avsluttet konkurranse levere kjøretøy til det selskapet som vinner anbudet.

Vi har som et bærende element i vår kunde-strategi at ledere i Norske tog skal ta initiativ til å opprettholde og videreutvikle et godt forhold til våre kunder.

I oppfølgingen av leiekontraktene vil Norske tog stimulere til åpenhet, deling av informasjon og forbedringer.

Togpassasjerene

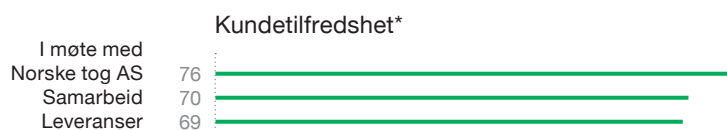
Selv om det er Norske tog som eier persontog-parken i Norge, vil ikke togpassasjerene forholde seg direkte til oss. Det er togoperatøren som profilerer seg om bord på togene, og den enkelte togoperatør vil ha mulighet til å ominnrede

togene innenfor sin leieperiode. Om bord på en og samme type kjøretøy som Norske tog leier ut, vil derfor så vel seter som annet interiør, service-tilbud og servering kunne variere avhengig av hvilken togoperatør som kjører toget. Når leieperioden er avsluttet, skal imidlertid kjøretøyene leveres tilbake i samme tilstand som de ble mottatt.

For å kunne levere gode tjenester, er togoperatørene avhengige av å ha tilgang på tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy. I tillegg vil Norske tog bidra til gode kundeopplevelser gjennom de tiltakene vi gjør for å følge opp teknologien på våre kjøretøy, blant annet når det gjelder Wi-Fi og passasjer-informasjonssystemer.

Fornøyde togpassasjerer er målet, ikke bare for togoperatørene, men også for oss i Norske tog. Dette har vi hatt med oss som et grunnleggende premiss gjennom strategiprosessen, og det vil være styrende for de prioriteringene vi gjør. Norske tog vil derfor bruke passasjertilfredshet som målestokk på vår måloppnåelse, i tillegg til målinger av våre egne kunders tilfredshet.

Måloppnåelse



Figur 1: Kundetilfredshet



Figur 2: Passasjerenes tilfredshet med kjøretøy

*Norske togs B2B-undersøkelse hos NSB og Jernbanedirektoratet 2017

** Utdrag fra NSBs kundetilfredshetsundersøkelse høsten 2017. Prosentandel som er svært og ganske fornøyd med kjøretøyene. For beskrivelse av kjøretøyene se side 34-36.

Kjøretøystrategi

I Norske tog arbeider vi med å **fornye og standardisere flåten av kjøretøy**. Videre satsing på publikumsfavoritten FLIRT og innkjøp av nye lokaltog er våre viktigste satsningsområder fremover.

Ved oppstart i 2016 overtok Norske tog en flåte med 18 typer kjøretøy, inklusive underserier. Norske tog skal forvalte og videreutvikle verdiene som ligger i dagens flåte på en effektiv, hensiktsmessig og fremtidsrettet måte, samt anskaffe nye kjøretøy som bidrar til sikker og miljøvennlig transport.

Norske tog skal dekke behovet for kjøretøy slik dette fremkommer av Norsk transportplan og føringer fra Jernbanedirektoratet. Vi skal i tillegg ta hensyn til disponeringer hos den enkelte togoperatør, infrastrukturprosjekter og konkurransepakker.

Norske tog har også fått en rådgivende rolle. Det innebærer at vi skal gi råd i tekniske spørsmål vedrørende våre kjøretøytyper og komme med innspill til Jernbanedirektoratet.

Dagens flåte

I dagens persontogpark er togtypen FLIRT fra produsenten Stadler dominerende. Inkludert opsjoner på fremtidige leveranser utgjør denne typen inntil 150 tog. Satsingen på Stadler FLIRT er dermed starten på et standardiseringsløp. I tabell 1 vises dagens situasjon.

Videreutvikling og standardisering

Den videre utviklingen av Norske togs flåte vil ta utgangspunkt i de politiske ambisjonene

som er lagt i Nasjonal transportplan. I tillegg vil Jernbanedirektoratets arbeid med et fremtidsrettet togtilbud til kundene gi føringer for Norske togs anskaffelse av kjøretøy.

I den nye konkurransesituasjonen inngår Norske togs kjøretøy både i konkurransepakker og i direktekjøpsavtale mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør, og kjøretøyene vil bli utleid gjennom et antall leieavtaler. En sammensatt flåte med mange typer kjøretøy vil i denne sammenheng være en utfordring når kjøretøyene i tiden fremover skal fordeles på de ulike leieavtalene.

Standardisering av flåten er derfor et viktig mål for Norske tog. Færre togtyper vil gi større fleksibilitet og gjøre det enklere å flytte kjøretøy mellom ulike avtaler etter behov. Samtidig vil det bli lettere å justere antall kjøretøy i samsvar med kundegrunnlag og trafikkvekst. En standardisering av kjøretøyene som benyttes, innebærer dessuten at egenskaper som kapasitet, hastighet og dørsystemer blir mer enhetlige gjennom hele flåten. Dermed kan infrastruktur og kjøretøy i større grad tilpasses optimalt til hverandre på tvers av trafikkpakker og geografiske områder.

Stadler FLIRT og nye lokaltog

De pågående investeringene i kjøretøy fra Stadler (FLIRT) startet i 2008, og første kjøretøy ble satt i trafikk i 2012. Målinger av kundetilfredshet har

vist at FLIRT er publikumsvennlig og godt likt. Investeringsstakt for avtalen med Stadler er vist i tabell 1.

På kort og mellomlang sikt handler Norske togs anskaffelsesplaner om å utnytte FLIRT-opsjonene fullt ut i henhold til kontrakten med Stadler. Totalt er kontrakten med Stadler på 150 FLIRT-tog inklusive opsjoner. 91 var levert ved utgangen av 2017.

I tillegg skal Norske tog i løpet av 2018 starte forberedelsene til anskaffelsen av nye lokaltog til erstatning for type 69.

Bimodale tog, nye lokomotiv og persontog

Bimodale kjøretøy, det vil si kjøretøy som kan gå både på strøm fra kontaktledning og på strøm de selv produserer underveis, skal anskaffes som erstatning for type 92. Disse kjøretøyene kan operere både på strekninger som har kjøreledning og på strekninger som i dag kjøres med dieseltog. Dette vil sikre en miljøgevinst og i tillegg gi kapasitetsøkning i nord.

Dagens lokomotiv type Di4 er på slutten av sin tekniske og økonomiske levetid og må erstattes. Denne anskaffelsen må samkjøres både med strategien som er lagt for erstatning av persontog, og med en utredning av fremtidige nattogprodukter.

Etter at anskaffelsen av lokaltog er igangsatt, vil det bli startet et prosjekt for å erstatte persontog, og med en utredning av fremtidige nattogprodukter.

Kapasitetsøkning

Dagens anskaffelsesplaner og finansieringen av disse tar som utgangspunkt at kjøretøy som har nådd sin tekniske og økonomiske levealder, skal erstattes. Det er med andre ord ikke lagt opp til en økning i antall kjøretøy totalt. Planene må imidlertid vurderes i lys av Jernbanedirektoratets handlingsprogram og Nasjonal transportplan, slik at anskaffelsene harmoniseres med passasjervekst og planlagte økninger i tilbudet. Se figur 3 som angir en årlig gjennomsnittlig økning i

kapasitetsetterspørselen på 3 prosent.

Våre kontrakter

Norske tog vil sørge for å ha langsiktige, fleksible kontrakter med mulighet for opsjonsutløsning. Dette er viktig både for å oppnå standardisering og for å sikre fleksibilitet med tanke på å erstatte kjøretøy og potensielt også øke den totale kjøretøykapasiteten i Norge. Videre vil vi sikre muligheten for flere underserier i anskaffelseskontraktene, slik at et standardkjøretøy kan brukes til å betjene flere produkter (regiontog og lokaltog).

Ved å konsentrere oss om få typer kjøretøy får vi positive effekter på flere områder, som reduserte kostnader til reservekjøretøy, vedlikehold, reservedeler, infrastruktur og verksteder.

Andre store prosjekter som skal gjennomføres i regi av Norske tog i nærmeste fremtid, er:

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

For jernbanen som helhet er signalfeil et hovedproblem, og det pågår både på nasjonalt og europeisk nivå et omfattende arbeid for å erstatte utdatert teknologi med det nye databaserte signalsystemet ERTMS.

ERTMS sender informasjon og kjøretøllatenser direkte til en datamaskin om bord i kjøretøyet, og dette nye systemet erstatter dermed utvendige lyssignaler langs linjen. Systemet krever nytt utstyr også inne i kjøretøyene, og Norske tog vil inngå avtaler for dette som er fremforhandlet i Bane NORs prosjekt.

ERTMS skal installeres på alle typer kjøretøy og samkjøres med Bane NORs Nasjonal signalplan.

Midtlivsoppgradering av type 72

Systemer som er spesielt viktige for kundene og for påliteligheten i persontogtrafikken, prioriteres og oppgraderes jevnlig gjennom såkalte midtlivsoppgraderinger. Slik oppgradering gjennomføres på kjøretøy det er fornuftig å beholde i lang tid før utfasing. For type 72 planlegges oppgradering av blant annet dører, elektro, layout, lakkering og passasjerinformasjonssystem.

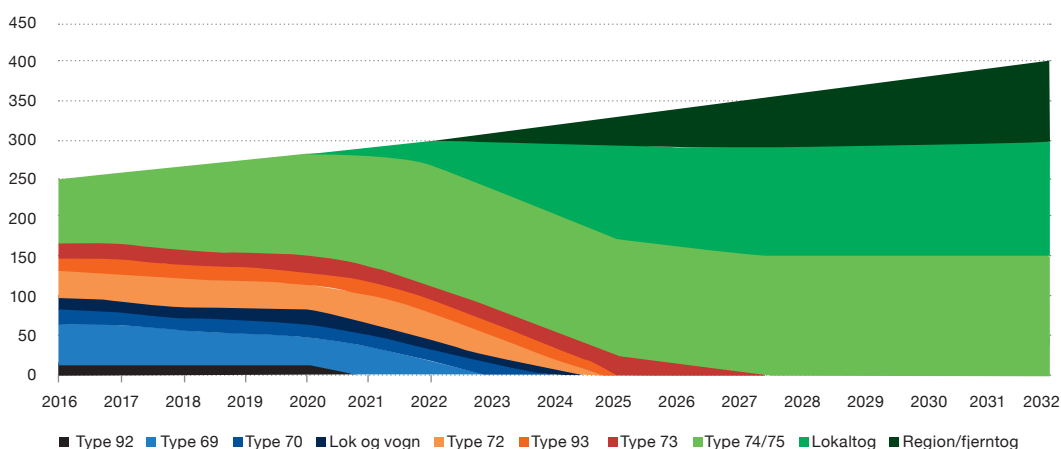
Det har pågått og vil bli startet opp en del andre viktige prosjekter som ledd i Norske togs arbeid med å forvalte verdien på vår flåte. Oppgavene som blir gjennomført, vil bidra til å opprettholde eller øke verdien på kjøretøyene, samt bidra til å forbedre pålitelighet og kundekomfort.

Investeringsstakt – Stadler (Flirt)

	Bestilt									Opsjoner	
År	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antall	31	17	13	10	10	10	14	10	10	12	13
Sum	31	48	61	71	81	91	105	115	125	137	150

Tabell 1: Investeringsstakt Stadler Flirt

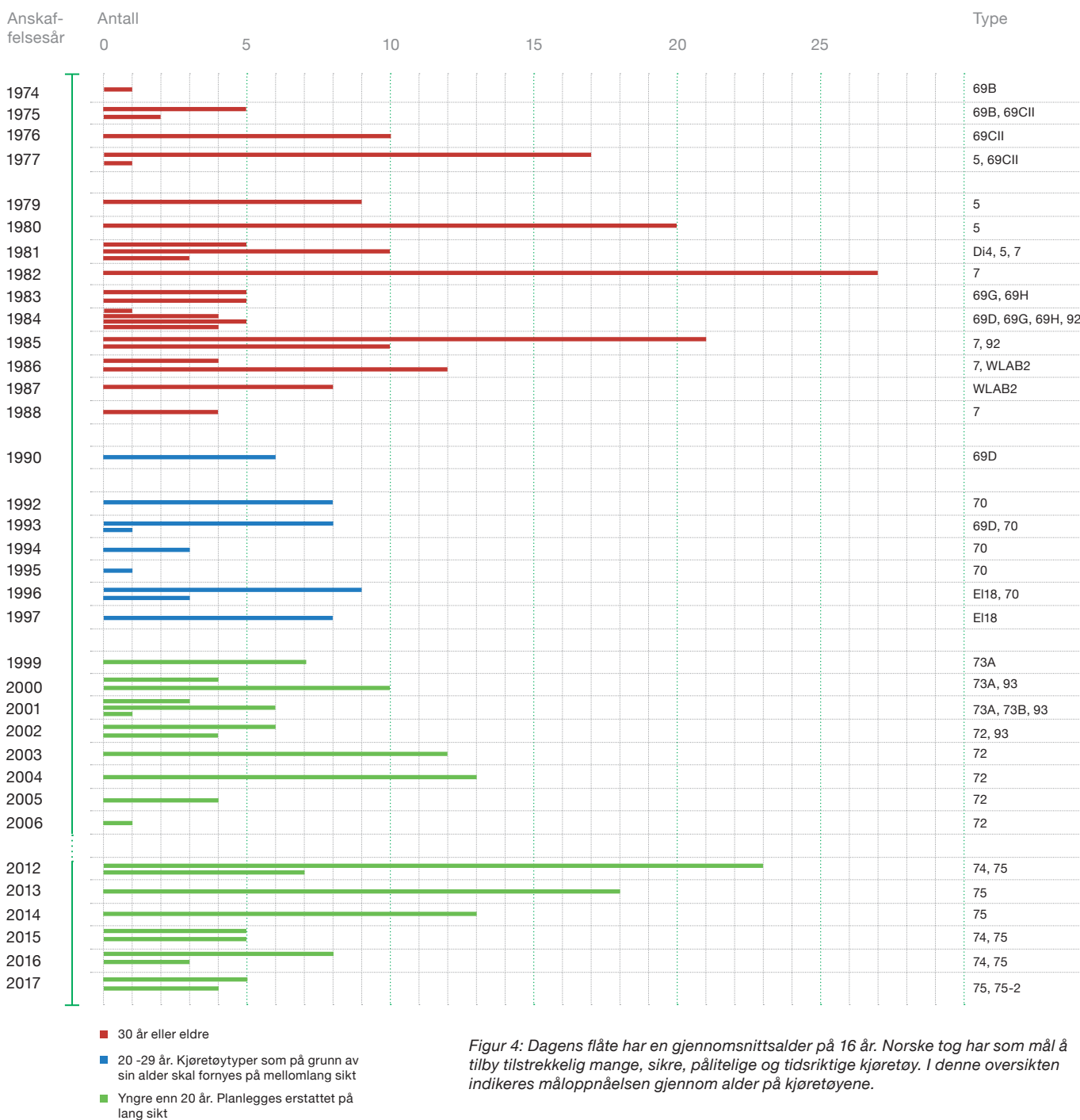
Forventet årlig vekst i kapasitetsetterspørsel



Figur 3: Scenario 3% gjennomsnittlig årlig vekst i kapasitetsetterspørsel

Måloppnåelse

Norske togs flåte og alder



Figur 4: Dagens flåte har en gjennomsnittsalder på 16 år. Norske tog har som mål å tilby tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy. I denne oversikten indikeres måloppnåelsen gjennom alder på kjøretøyene.

Norske togs flåte

Norske tog eier og forvalter ca 90% av norske kjøretøy for persontogtrafikk

Type 73

Underserier: Type 73A



20 210 km/t 204*

- Regiontog Østfoldbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen
- 73B har 249 seter og benyttes kun på Østfolbanen

Type 73B



Type 5

Underserier: A5-1

B5-3

B5-5

BC5-3



56 160 km/t A5 har 48 seter, B5 har 68 seter og BC5 har 40 seter **

- Dag/Nattog Dovrebanen, Bergensebanen og Nordlandsbanen
- A5 har komfortklasse, BC5 har familieavdeling og FR5 er restaurantvogn

WLAB 2



20 150 km/t 30

- Nattog alle hovedstrekninger

Type 69

Underserier: Type 69 B

Type 69 D



52 130 km/t 69C har 286 seter, 69D har 302/303 seter, 69G har 269 seter og 69H har 238/240 seter *

- Lokaltog Østlandet og Vossebanen
- Serie B er to vognsett med færre seter

Type 69 CII



Type 75



 55  200 km/t  295*  Lokaltog Østlandet og Gjøvikbanen

Type 72



 36  160 km/t  310*  Lokaltog Østlandet og Jærbanen








Type 7

Underserier: A7-1

B7-4

B7-5



 59  160 km/t  A7 har 48 seter, B7 har 68 seter og BC7 har 36 seter **
 Dag/Nattog Bergensbanen og Sørlandsbanen
 A7 har komfortklasse, B7 har familieavdeling og FR7 er restaurantvogn

FR5-1



Type 70



 16  160 km/t  233/238*  Regiontog Østlandet  Benyttes kun som innsatstog

Type 69 H



Type 69 G



Type 74



36 200 km/t 240* Regiontog Østlandet

Type 93



15 140 km/t 87*
 Regiontog Raumabanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen

EI 18



17 200 km/t
 Dag/nattog Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen

B7-6

BC7-1

FR7-3

F7-1



Type 92



14 140 km/t 143*
 Lokaltog Trønderbanen, Meråkerbanen og Rørosbanen

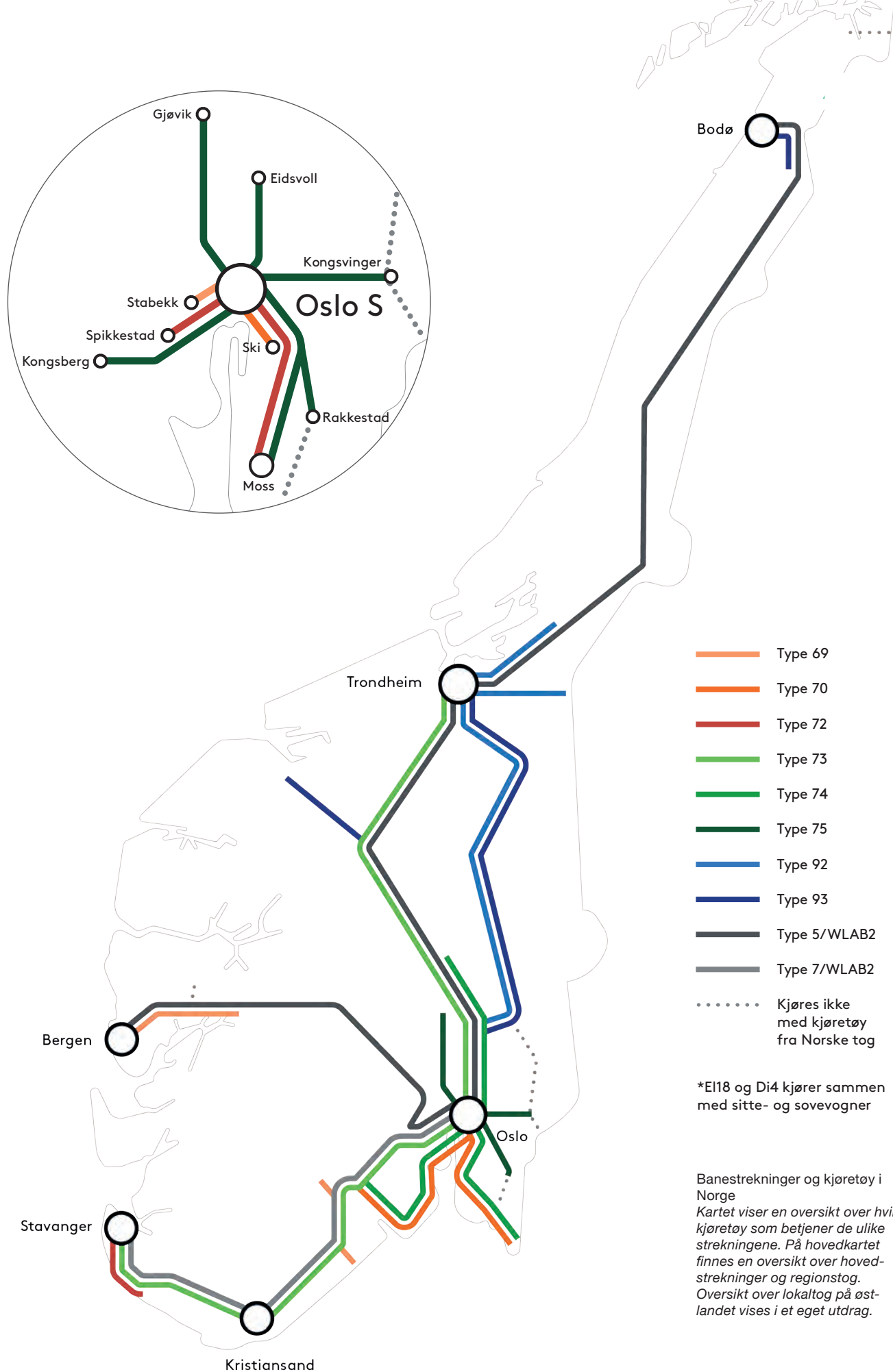
Di 4



5 140 km/t
 Dag/nattog Nordlandsbanen



- Antall
- Maks hastighet
- Antall seter
- * Per togsett
- ** Per vogn
- Senger per vogn
- Bruksområde
- Annet



- Type 69
- Type 70
- Type 72
- Type 73
- Type 74
- Type 75
- Type 92
- Type 93
- Type 5/WLAB2
- Type 7/WLAB2
- Kjøres ikke med kjøretøy fra Norske tog

*E118 og Di4 kjører sammen med sitte- og sovevogner

Banestrekninger og kjøretøy i Norge
 Kartet viser en oversikt over hvilke kjøretøy som betjener de ulike strekningene. På hovedkartet finnes en oversikt over hovedstrekninger og regionstog. Oversikt over lokaltog på østlandet vises i et eget utdrag.

Teknologistrategi

Norge er et krevende land å kjøre tog i. **I Norske tog har vi spisskompetanse på norske forhold**, og våre ingeniører skal bidra til et høyt sikkerhetsnivå. Styring av risiko er integrert i alle våre prosesser.

Norske togs teknologistrategi støtter opp om selskapets kjøretøystrategi, og omfatter teknisk support, teknisk dokumentasjon, modifikasjoner, vedlikeholdsprogram og inspeksjoner av kjøretøyene. Dette er dermed et strategiområde som krever betydelig kapasitet og spisskompetanse i vår organisasjon.

Sikkerhet og miljø

Det styrende målet for Norske togs teknologistrategi er at vi skal bidra til høyt sikkerhetsnivå på norsk jernbane.

I alle prosesser knyttet til Norske togs kjøretøy er risikostyring integrert som en fullverdig del av prosessen. Det er gjennomført sikringsvurderinger på dagens flåte, og disse vil bli oppdatert ved nyanskaffelser og hver gang vi fornyer vedlikeholdsprogrammer eller gjør endringer på tekniske systemer. I Norske tog arbeider vi systematisk med å redusere identifisert sårbarhet knyttet til systemer og komponenter på kjøretøyene.

Et annet overordnet mål er å begrense belastningene på miljøet i form av klimautslipp, støy og annen forurensning. I Norske tog skal vi aktivt søke løsninger som bidrar til å begrense miljøbelastningene. Vi legger i denne sammenheng vekt på hele livsløpet for kjøretøyene, fra produksjon til bruk og til slutt skrotning. Norske tog

ønsker å velge kjøretøysystemer som enkelt kan oppdateres eller skiftes for å kunne ta i bruk ny teknologi eller nye energikilder.

Statens jernbanetilsyns og Bane NORs føringer og standarder legges til grunn for alle nyanskaffelser, oppgraderinger og modifikasjoner av Norske togs kjøretøy og komponenter.

Fleksibilitet

Som omtalt under Kjøretøystrategi, er det behov for å standardisere til færre typer kjøretøy når Norske togs persontogpark nå skal inngå i ulike leieavtaler. For å få en fleksibel flåte tilpasset den nye konkurransesituasjonen, må vi samtidig utnytte muligheten for å standardisere tekniske systemer og komponenter. Det er også viktig med fleksibelt interiør, slik at en gitt togtype kan tilpasses til ulike behov.

Andre hensyn vi skal ivareta, er behovet for å maksimere antallet tog på en begrenset infrastruktur, minimere teknisk snutid og utrede tekniske løsninger for automatiske endebytter. På lengre sikt skal Norske tog også utrede tekniske løsninger for flere autonome funksjoner og legge til rette for selvkjørende tog.

Vedlikehold

Norske tog vil tilrettelegge for tilstandsbasert vedlikehold av så vel kjøretøyene som av

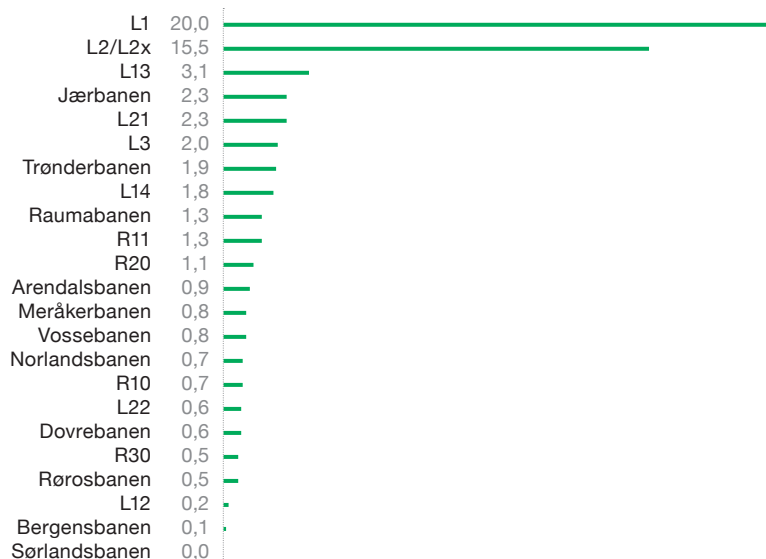
systemer på utsiden av togene (landssystemer). Målet er at vedlikeholdet skal gjennomføres ut fra tilstand og behov slik at feil kan utbedres før de får innflytelse på driften. For å oppnå dette vil Norske tog tilpasse både kjøretøy og systemer, herunder installere sensorer og bruke automatisk varsling. Dette omfatter også overvåkning av infrastruktur i samarbeid med Bane NOR.

Videre vil vi anskaffe systemer som gjør oss bedre i stand til å forvalte vedlikeholdsprogrammer og teknisk dokumentasjon.

Kunderelaterte tiltak, som for eksempel omfatter Wi-Fi, repeatere, passasjerinformasjonssystemer, passasjertellersystemer, videoovervåkning og andre funksjoner om bord i toget, skal gjennomføres i samarbeid med våre interessenter.

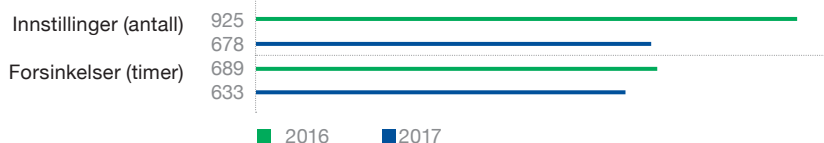
Måloppnåelse

Innstillinger pga feil på kjøretøy per linje per måned*



Figur 5: Innstillinger pga feil på kjøretøy per linje per måned

Feil på kjøretøy*



Figur 6: Feil på kjøretøy

Antall innstillinger i 2017



Figur 7: Antall innstillinger i 2017

Forsinkelsestimer 2017



Figur 8: Forsinkelsestimer 2017

*Utdrag fra Bane NORs registreringer i TIOS i 2016 og 2017

Norske tog kjenner norske forhold

Snø, is, bratte bakker, mange kurver, lange tunneller, mye enkeltspor og varierende kvalitet på strømforsyningen. Dette er noe av det kjøretøyene på norske jernbanestrekninger må være konstruert for å tåle.



Bildet viser hvordan utformingen av oppgraderte Type 72 vil se ut uten operatørbranding. Illustrasjonen er kun en skisse og kan avvike fra det endelige resultatet.

Det er ikke uten grunn at produsenter av togmaterieell gjerne velger å komme til Norge for å teste ny teknologi. Her hos oss er det andre utfordringer og påkjenninger for kjøretøyene enn det som er tilfelle i store deler av Europa ellers.

Norske tog har sterk teknisk ekspertise og et ledende fagmiljø for å anskaffe og tilpasse jernbanekjøretøy til norske og nordiske forhold. Selskapet har kompetanse til å utarbeide tekniske spesifikasjoner og vedlikeholdskrav som tar hensyn både til spesielle norske forhold og til et omfattende europeisk regelverk.

Utviklingen innenfor jernbanesektoren går nå i retning av stadig mer standardiserte kjøretøy. Det vil si at det blir færre typer kjøretøy, og at disse produseres i større antall for bruk i mange land. Norske tog ønsker å anskaffe utprøvde kjøretøy, men med tilpasninger som gjør at de fungerer under norske forhold.

Våre krav

Norske togs ingeniører følger med på og påvirker den teknologiske utviklingen i markedet, spesielt innenfor områder som er viktige for norske forhold. Vi sørger dessuten alltid for å ha kontrakter med gode kravspesifikasjoner som sikrer et konstruktivt samarbeid med leverandørene.

Når Norske tog kjøper nye tog, følges det alltid opp med systematisk kvalitetskontroll for å ivareta norske behov i design- og produksjonsfasen.

I kravspesifikasjonene blir det tatt hensyn til infrastruktur og de norske verkstedfasilitetene. Norske tog vil fastsette det vi mener er akseptabel reparasjonstid og stille konkrete krav. Våre vedlikeholdsplaner er basert på kortest mulig ståtid for kjøretøyene, for å få høy utnyttelsesgrad av flåten.

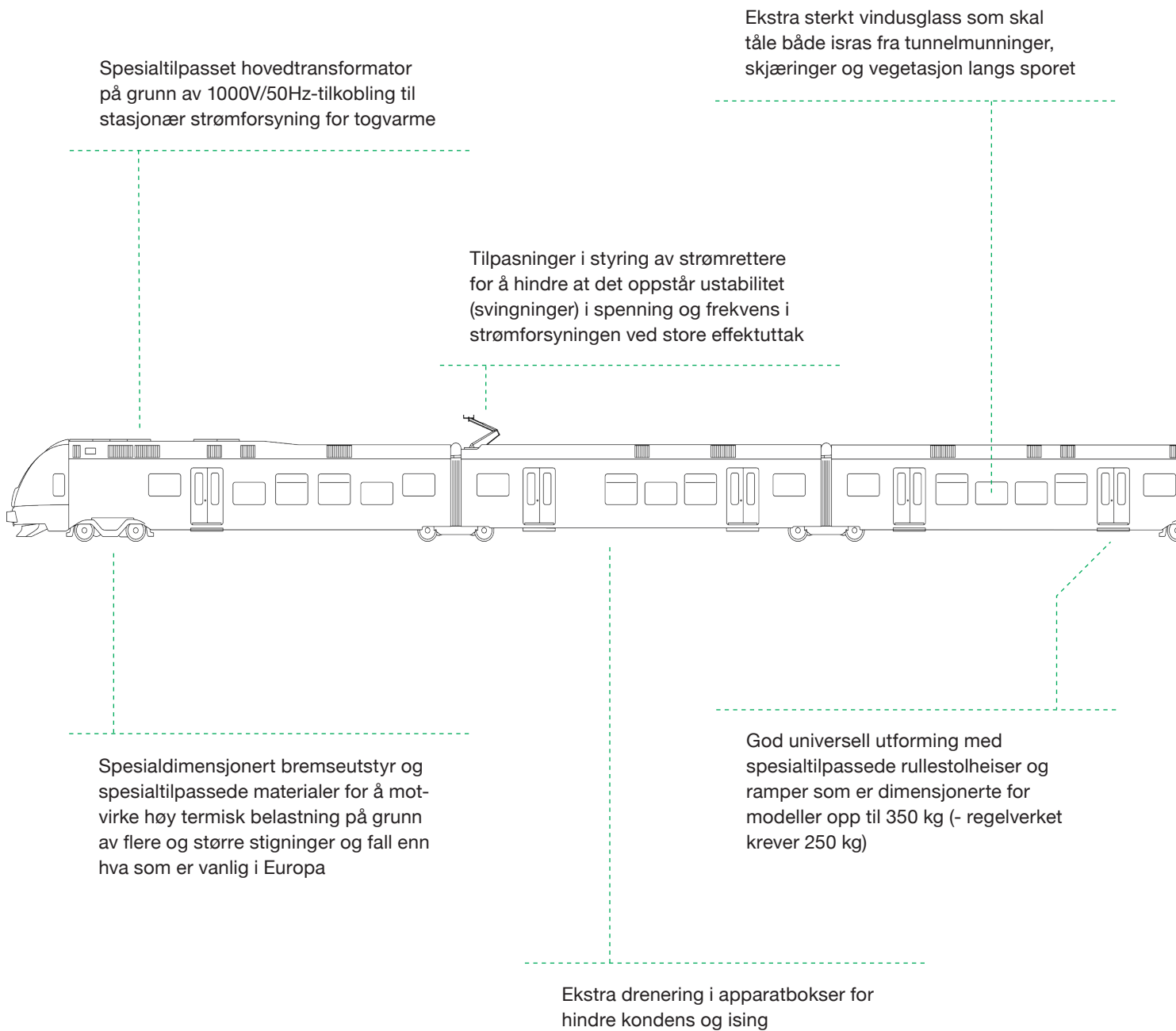
Kritisk kompetanse

Den ekspertisen vi har med oss i Norske tog, sikrer at det finnes teknisk kompetanse som kan bistå de ulike togoperatørene på jernbanekjøretøy som er anskaffet over mange tiår og dermed basert på eldre teknologi. Dette sikrer nødvendig kapasitet, og det opprettholder sikker og kostnadseffektiv drift i kjøretøyenes tiltenkte levetid.

Visuell utforming

Som et ledd i standardiseringen av flåten vil nye togsett og kjøretøy som oppgraderes, få nytt visuelt design basert på utformingen av FLIRT-togene og Norske togs visuelle identitet. Designet er dempet med mye bruk av hvitt, sort og gråtoner og vil gi rom for at operatørene kan profilere seg med egne farger og visuelle elementer.

Noen kjennetegn ved Norske togs kjøretøy

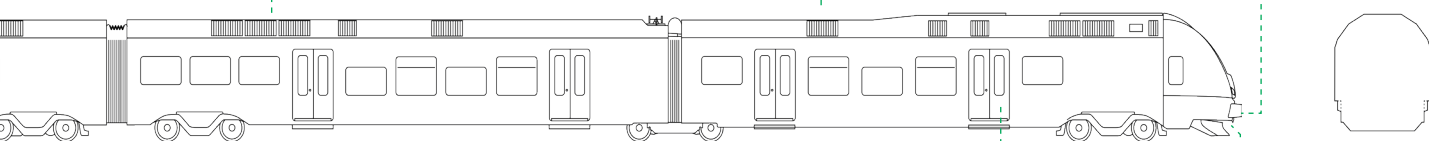


Spesialtilpassede løsninger for ekstra beskyttelse av utvendige komponenter mot oppsamling av snø og is

Bredere og lavere vognkasser enn hva som er vanlig i Europa, for å maksimere transportkapasiteten i forhold til hva infrastrukturen i Norge tillater

Lavere trykk på apparatluftledning for å forhindre frosne gummipakninger og lekkasjer ved lave temperaturer

Spesialkonstruert luftinntak for å hindre tetting og inntrenging av snø



Tilpassede boggier for å takle høyere sidekrefter og trangere kurver, med skarpe overganger til rette strekninger, enn hva som er vanlig i Europa

Styring for å kunne stenge enkeltører på grunn av korte plattformer på en del stasjoner

Spesialtilpassede løsninger for ekstra beskyttelse mot kollisjoner med dyr som elg og rein

Finansstrategi

Norske tog finansierer sine anskaffelser gjennom låneopptak og får sine inntekter gjennom utleie. Gjennom en restverdigaranti stiller staten sikkerhet for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi.

Norske tog har fått en nøkkelrolle i den norske jernbanesektoren. Selskapet har ansvar for å sikre at togoperatører som ønsker å leie, har kjøretøy til disposisjon i samsvar med avtaler inngått med Jernbanedirektoratet.

Norske tog baserer sine budsjetter på Nasjonal transportplan og på Jernbanedirektoratets hovedplan, som blant annet er en plan for utvikling av en nasjonal flåte av jernbanekjøretøy for persontransport, og legger dette til grunn for nye innkjøp av kjøretøy.

Investeringsbehovene skal dekkes gjennom låneopptak og tilførsel av kapital. Vi har som mål å oppnå lave finansieringskostnader og legger derfor vekt på å oppnå høyeste kredittrating. Stabile rammevilkår for selskapet er en avgjørende forutsetning for dette, sammen med tilstrekkelig egenkapital og likviditet.

Norske tog legger til grunn at det ikke skal tas ut utbytte fra selskapet. Vi skal unngå risiko for dårlige resultater og bruke av et eventuelt overskudd til å investere i nye tog.

Leieinntekter

Norske tog får sine inntekter i form av leie fra togoperatørene. Leien blir fastsatt som en flat sats som skal betales månedsvis gjennom hele leieperioden.

Leienivået blir fastsatt på grunnlag av verdien av togmateriellet og blir beregnet ut fra et avkastningskrav på fem prosent, samt tillegg for administrative kostnader og finanskostnader.

Restverdigaranti

For å kunne finansiere fremtidige kjøretøyanskaffelser gjennom låneopptak, er Norske tog avhengig av å ha en sikkerhet for at kjøretøyene faktisk blir brukt og dermed gir leieinntekter som forutsatt.

Det er opprettet en ordning med restverdigaranti for å gi Norske tog nødvendig sikkerhet. Ordningen innebærer at staten stiller som garantist for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi.

Norske tog må fremme søknad om restverdigaranti til Jernbanedirektoratet. Søknaden vil bli behandlet av direktoratet, og det vil til slutt være Stortinget som gir direktoratet fullmakt til å innvilge restverdigaranti.

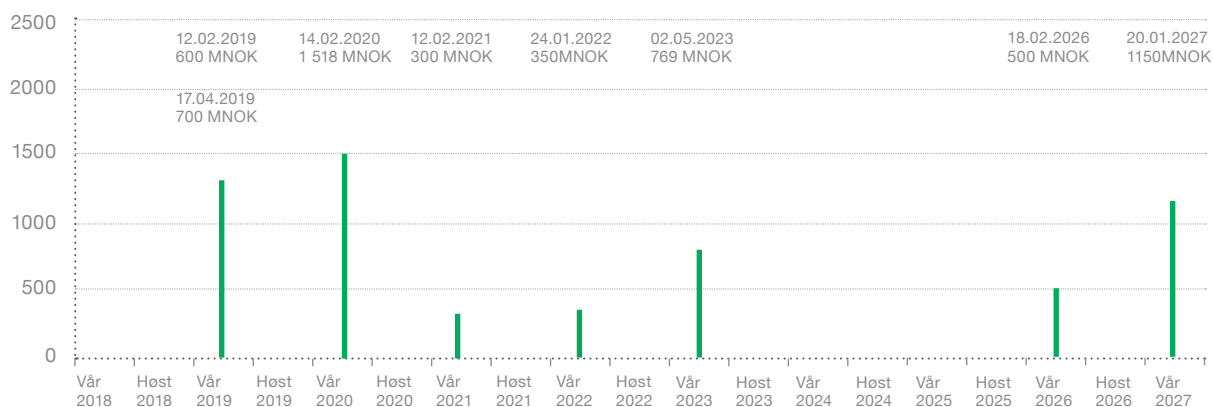
Norske tog kan gjennomføre sine anskaffelser i henhold til gitte garantirammer.

Låneprogram

Norske tog skal finansiere seg i det internasjonale obligasjonsmarkedet. Selskapet etablerer et Euro Medium Term Note-program (EMTN) og bruker det norske sertifikatmarkedet på kortere finansiering. Norske tog har etablert en trekkfasilitet (RCF) på 2 000 MNOK med forfall i oktober 2022.

Selskapet skal ikke ta valutarisiko, og skal minimere renterisiko. Dette oppnår selskapet ved å bruke rente- og valutasikringsinstrumenter.

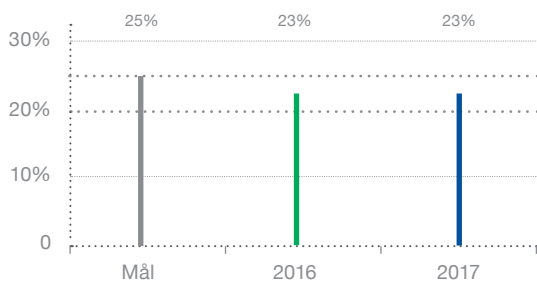
Forfall obligasjonslån



Figur 9: Forfall obligasjonslån

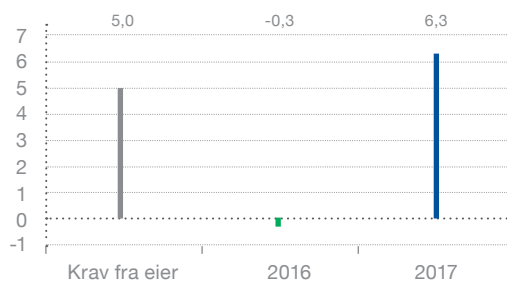
Måloppnåelse

Egenkapitalandel



Figur 10: Egenkapitalandel

Avkastning



Figur 11: Avkastning

Rating

Norske tog har per 31.12.2017 kredittratingen A+. Det er et mål for selskapet å oppnå AA-rating hos Standard & Poor's.



The background of the image consists of numerous parallel wooden slats, likely from a window blind or a door, arranged diagonally from the top-left to the bottom-right. The lighting is warm and directional, coming from the left, which creates a strong contrast between the dark, shadowed slats and the lighter, sunlit areas between them. The overall color palette is dominated by various shades of brown and orange, giving it a rustic and textured appearance.

Organisasjon

Lang erfaring og spiss fagkompetanse

Norske tog er et nyetablert selskap basert på medarbeidere med lang erfaring og spiss fagkompetanse. Fornøyde medarbeidere er et uttalt mål, og organisasjonen prioriterer utvikling og involvering.



Ledergruppen fra venstre Linda Marie Venbakken, Kjell-Arthur Abrahamsen, Øystein Risan, Iren Marugg og Luca Cuppari.

32 årsverk ble overført fra NSB til Norske tog ved opprettelsen av selskapet i oktober 2016. Blant disse var det ingeniører med spesialkompetanse innen samtlige kjøretøytekniske systemer. I tillegg har vi prosjektledere og en administrasjon som skal sikre effektiv og sikker drift av Norske tog som et fremtidsrettet og solid materiellselskap.

Per 31.12.17 hadde Norske tog 29 ansatte, fordelt på 2 kvinner og 27 menn. Fra årsskiftet er antallet kvinner økt til 3 i og med ansettelse av juridisk direktør.



Medarbeiderstrategi

Norske tog har en kompetansematrise med oversikt over stillinger, roller, oppgaver, krav til kompetanse og eventuelle krav til sertifisering og utdanning. Noen stillinger i Norske tog har oppgaver som krever sertifisering fra eksterne parter. Slik sertifisering gjennomføres fortløpende og etter behov. Vi fører oversikt over den enkelte medarbeiders erfaring og kompetanse, og dette sammen med medarbeidersamtaler legger grunnlag for en kompetanseutviklingsplan for hver enkelt.

Norske tog opererer i en internasjonal bransje med rask teknologisk utvikling. I vår organisasjon legges det til rette for at medarbeiderne skal få faglig oppdatering og utvikling ved å delta på seminarer, messer og kurs.

Norske tog ønsker å samarbeide med akademia og andre aktører om forskning og utvikling.

Ved ansettelse vil vi ta hensyn til både kjønns- og alderssammensetning i organisasjonen.

Etiske retningslinjer

Norske togs omdømme og tillit er avhengig av medarbeidernes profesjonalitet og dyktighet og krever et høyt etisk nivå. Det forventes at alle opptrer med aktsomhet, redelighet og objektivitet og avstår fra handlinger som kan svekke tilliten til selskapet. Norske togs styre har vedtatt etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere, samt andre som representerer Norske tog gjennom oppdrag og verv.

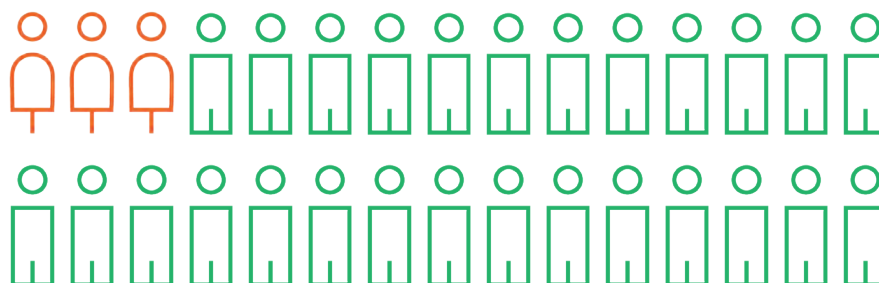
De etiske retningslinjene omfatter blant annet lojalitet, habilitet og interessekonflikt og fastslår at Norske tog skal arbeide aktivt mot alle former for korrupsjon. Det aksepteres ikke gaver eller ytelser av personlig karakter som kan svekke mottakerens integritet eller som kan gi slikt inntrykk. Vi forventer at leverandører og partnere følger etiske standarder som er i samsvar med Norske togs etiske regelverk.

Norske togs etiske retningslinjer har bestemmelser om varsling/informasjon om overtredelse.

Involvering

Intern oppdatering og involvering av alle ansatte er et mål hos oss i Norske tog. Vi gjennomfører allmøter og regelmessige avdelingsmøter og har fokus på intern oppdatering på alle felt som angår vår virksomhet.

Medarbeidere



Antall medarbeidere: 30 (32 i 2016)
 Antall årsverk: 30 (32 i 2016)

Figur 12: Medarbeidere og årsverk



Andel kvinner
 10% (9% i 2016)

Figur 13: Andel kvinner



Andel kvinnelige ledere
 40% (25% i 2016)

Figur 14: Andel kvinnelige ledere

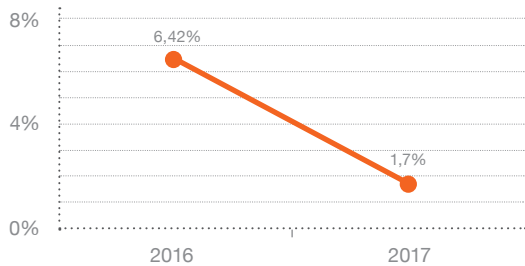


Andel minoritetsbakgrunn
 13% (9% i 2016)

Figur 15: Andel minoritetsbakgrunn

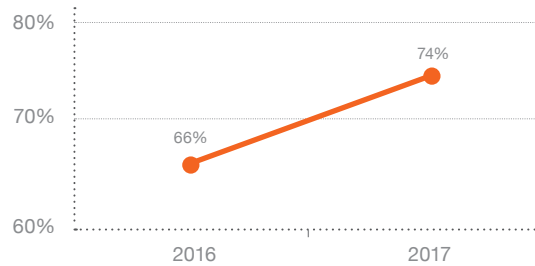
Måloppnåelse

Sykefravær



Figur 16: Sykefravær

Medarbeidertilfredshet



Figur 17: Medarbeidertilfredshet



Bærekraft og samfunnsansvar

Langsiktig verdiskaping

For Norske tog handler bærekraft og samfunnsansvar om å bygge gode relasjoner med våre interessenter og sikre langsiktig verdiskaping. Selskapets strategiske og forretningsmessige prioriteringer skal bidra til en bærekraftig utvikling.

Bærekraft og samfunnsansvar har dermed en strategisk betydning i Norske tog, og blir sett på som en sentral forutsetning for selskapets lang-siktige resultater og levedyktighet.

Norske tog er avhengig av finansiering gjennom sertifikat- og obligasjonsmarkedet, og vi møter i denne sammenheng krav om rapportering av også ikke-finansiell informasjon. Vårt mål er å rapportere om bærekraft og samfunnsansvar på et nivå som tilfredsstiller kravene fra internasjonale investorer.

Som offentlige eid selskap er Norske tog underlagt regelverk for offentlige anbud. I denne sammenheng møter vi økte krav om rapportering av miljøkonsekvenser.

Som et nystartet selskap med en liten administrasjon må vi samtidig prioritere ut fra tilgjengelige ressurser. 2017 er det første året vi rapporterer for. I denne bærekraft- og samfunnsansvarsrapporten legger vi et første grunnlag som vi vil videreutvikle i tiden fremover.

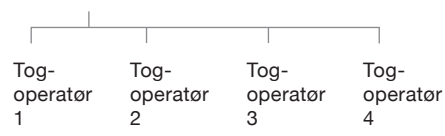
Slik skaper vi verdier:

Kompetanse

Kapital

Teknologi

Kjøretøy



Fornøyde kunder



Fornøyde togpassasjerer



Bidra til en attraktiv persontrafikk i Norge og til «Det grønne skifte»

Våre retningslinjer

I Norske tog har vi etablert retningslinjer for samfunnsansvar samt etiske retningslinjer, og disse er innarbeidet i vårt styringssystem. I vår utøvelse av samfunnsansvar skal vi følge disse grunnleggende prinsippene:

- Hver leder har ansvar for å sørge for at avdelingen ivaretar samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet.
- Samfunnsansvaret skal være innarbeidet i vårt strategiske grunnlag og våre verdier.
- Vi støtter prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og i ILOs kjernekonvensjoner.
- Vi arbeider aktivt mot all form for korrupsjon.
- Vi skal aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre.
- Vi rapporterer årlig om status og utvikling for samfunnsansvar i et eget samfunnsregnskap.

Fokusområder

På grunnlag av de retningslinjene og prinsippene vi følger, har vi i Norske tog definert seks fokusområder for vårt arbeid med samfunnsansvar:

Miljø (reduerte utslipp)

Paris-avtalen om klima gir klar retning for fremtidig, global klimainnsats, og bedrifter og samfunn vil måtte tilpasse seg nye klimamål. Regjeringen la i stortingsmelding 13 (2014-2015) til grunn at Norge innen 2030 kutter klimagassutslippene med minst 40 prosent sammenlignet med 1990. I arbeidet for å redusere de norske utslippene pekte regjeringen spesielt på fem innsatsområder hvorav ett av dem er å redusere utslipp i transportsektoren. I grunnlag for nasjonal transportplan er det satt krav til at det utarbeides en klimastrategi som støtter opp om dette.

Klimagassutslippene i transportsektoren kan reduseres gjennom overgang til transportformer med lavere utslipp, ved å legge til rette for mindre transportbehov eller gjennom lavere utslipp fra det enkelte transportmiddel. Regjeringen sier i stortingsmeldingen at de vil legge til rette for at flere velger kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Norske tog arbeider for å redusere energiforbruk og klimagassutslipp fra egen virksomhet. Dette skjer gjennom tekniske løsninger som reduserer energiforbruk på eksisterende tog og gjennom utskiftning av gammelt kjøretøy til fordel for nye og mer miljøvennlige kjøretøy.

Arbeidsrettigheter og menneskerettigheter

Norske tog skal fremme en omgangsform i selskapet preget av respekt og omtanke for andre mennesker. De grunnleggende menneske- og arbeidsrettigheter skal respekteres både internt og i forhold til samarbeidspartnere, kunder og

andre som påvirkes direkte eller indirekte av selskapets aktiviteter.

Med utgangspunkt i lovpålagt krav og Norske togs etiske retningslinjer er arbeidet med likestilling og likeverd utdypet i selskapets personalpolitiske prinsipper. Her fremgår det blant annet at:

- Alle medarbeidere i Norske tog er likeverdige, uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn.
- Vi ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes.
- Økt balanse mellom kvinner og menn er ønskelig på alle nivå i selskapet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling.

Kvinneandelen i Norske tog er på 10 prosent. I Norske togs styre er kvinneandelen blant aksjonærvalgte 33 prosent, og i selskapets ledelse 40 prosent.

Norske togs mål er å øke antall kvinnelige ledere og ansatte gjennom langsiktig arbeid. Viktige tiltak er:

- Ved rekruttering til stillinger oppfordres kvinner spesielt til å søke.
- Moderat kjønnskvoltering ved rekruttering til en rekke stillingskategorier der mannsdominansen er spesielt stor, så fremt de fyller kvalifikasjonskravene.
- Ledelsesmessig fokus på kjønnsdiskriminerende holdninger og handlinger.

Norske togs mål er økt mangfold i selskapet. Viktige tiltaksområder er blant annet:

- Grundig og seriøs behandling av meldinger om eller mistanke vedrørende diskriminerende atferd.
- Vektlegging av Norske togs politikk for mangfold og likeverd i stillingsutlysninger.

- Innkaller minimum én kandidat med innvandrerbakgrunn til intervju på de aller fleste stillinger.
- Ledelsesmessig fokus på at etnisk bredde og mangfold gir merverdi.

Norske tog har til hensikt å opprette en varslingskanal i henhold til kravene i arbeidsmiljøloven i løpet av 2018.

Sikkerhet

Norske tog har et mål om null skader på mennesker, miljø og samfunn og jobber målbevisst og systematisk for å forebygge skader.

- Norske togs virksomhet skal ikke forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier.
- Norske togs virksomhetsområder skal på en proaktiv måte forebygge uønskede hendelser og ha nødvendig evne til å håndtere kritiske situasjoner. Kjernevirksomheten skal så langt det er mulig opprettholdes også i trussel- og krisesituasjoner.
- Det skal legges til rette for læring og kontinuerlig forbedring. Sikkerhetsrelatert informasjon skal være forståelig og lett tilgjengelig i organisasjonen. Ingen skal straffes for å melde om feil og utfordringer.
- Sikkerhetsarbeidet må være tilpasset virksomhetens karakter og utvikles for å kunne møte endrede krav og forutsetninger.

Målet er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av selskapets virksomhet. Ledelsen er ansvarlig for at medarbeidere på alle nivåer utvikler gode holdninger og prioriterer sikkerhet i utførelsen av arbeidet. Avdekkes avvik i måloppnåelse eller fra fastsatte sikkerhetskrav, skal ansvarlig leder iverksette korrigerende tiltak.

Anti-korrupsjon

Norske tog jobber for å fremme en sterk anti-korrupsjonskultur i selskapet. Norske tog skal aktivt forebygge uønsket adferd og skal gjennom rutiner, kontroller og opplæring sette sine medarbeidere i stand til å håndtere vanskelige situasjoner.

Norske tog har etablert etiske retningslinjer og retningslinjer for samfunnsansvar som blant annet omhandler forhold til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon.

Norske togs virksomhet foregår i Norge. Her er håndteringen av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter godt ivaretatt gjennom de arenaer hvor de ansatte og selskapets ledelse møtes for å ivareta slike forhold, og våre ansatte har rettigheter som er godt definert gjennom tariffavtaler og overenskomster. Medarbeiderne er representert i selskapets styre.

Våre analyser viser at det kan være risiko knyttet til kjøp av varer og tjenester, og vi setter derfor etiske krav til våre leverandører.

Ansvarlige innkjøp

Norske tog skal stille etiske krav til leverandører og kartlegge risikoen for eventuelle leverandørbrydd på disse kravene som en del av anskaffelsesprosessen. Våre leverandører må forplikte seg til å følge internasjonale konvensjoner og tilrettelegge for inspeksjon fra Norske tog eller myndigheter av arbeidsforhold i hele leverandørkjeden. Norske tog ønsker å samarbeide med leverandører om kontinuerlige forbedringer for å ivareta gode og sikre arbeidsforhold.

Varsling

Selskapet har etablerte rutiner for varsling av kritikkverdige forhold, inklusiv seksuell trakassering internt i selskapet, og etablerer eksternvarsling for å sikre at varslerinteresser ivaretas. Rutinene skal gjøres godt kjent blant alle ansatte i selskapet og blant konsulenter som jobber på oppdrag for Norske tog.

Våre interesser

I Norske tog definerer vi våre interesser som alle individer, selskaper, organisasjoner eller institusjoner som kan ha vesentlig innflytelse på vår evne til å nå våre mål, eller som i vesentlig grad kan ventes å bli påvirket av vår virksomhet.

Det er gjennomført en interessentanalyse som danner grunnlag for oversikten vi gjengir nedenfor. Listen over interesser vil være relativt stabil over tid. Den gjennomgås og oppdateres likevel jevnlig, og det blir gjennomført særskilte interessentanalyser i forbindelse med større anskaffelsesprosjekter.

Våre viktigste interesser er:

- **Eier v/Samferdselsdepartementet**
Øverste politiske kontakt skjer i dialog med Norske togs eier.
- **Myndigheter**
Norske tog skal oppfylle og etterleve alle lover og forskrifter som er relevante for virksomheten. For godkjenning av modifikasjoner og anskaffelser kreves god informasjonsflyt mellom Norske tog og Statens jernbanetilsyn.
- **Kunder**
Våre kunder vil være jernbaneforetak. I dag har Norske tog kun én kunde, da alle kjøretøy i dag er utleid til NSB. Norske tog skal i tillegg til å stille kjøretøy til disposisjon yte teknisk bistand for å gjøre kunden i stand til best mulig å operere kjøretøyene.

I tillegg definerer vi landets togpassasjerer som viktige interesser selv om disse ikke har sitt kundeforhold til Norske tog direkte. Norske tog mottar årlig undersøkelse om kundetilfredshet (KTI) fra operatør(er). Disse vil

gi et bilde av hvordan selskapet og kjøretøyet oppfattes, og vil gi en tilbakemelding på hvilke områder Norske tog bør fokusere på fremover

- **Leverandører**
Anskaffelser og modifikasjoner går ofte over mange år og krever godt samarbeid mellom Norske tog og våre leverandører. Norske tog og leverandørene vil ha felles interesse av å levere et godt produkt til kunden.
- **Samarbeidspartnere**
Norske tog er en liten aktør i europeisk sammenheng og søker derfor medlemskap i organisasjoner som representerer felles interesser og ivaretar felles behov for informasjon og samarbeid innenfor relevante tekniske områder.
- **Interesseorganisasjoner**
Innen jernbanesektoren finnes det en rekke interesseorganisasjoner som kan bidra med viktige innspill, erfaringer og synspunkter som Norske tog vil dra nytte av i forbindelse med selskapets strategiske arbeid.
- **Investorer**
Norske tog er avhengig av lånefinansiering i obligasjons- og sertifikatmarkeder nasjonalt og internasjonalt.
- **Medarbeidere**
Norske tog innehar en unik kompetanse innenfor kjøretøytypene i Norge, og det er viktig å beholde og videreføre kunnskapen i organisasjonen.

Norske togs strategiske mål er at selskapet skal ha høyt kvalifiserte og motiverte medarbeidere. Selskapet skal være en attraktiv arbeidsplass og skal sikre et profesjonelt og godt arbeidsmiljø med åpen og ærlig kommunikasjon innad og utad for å skape tillit og troverdighet.

Vesentlighetsanalyse

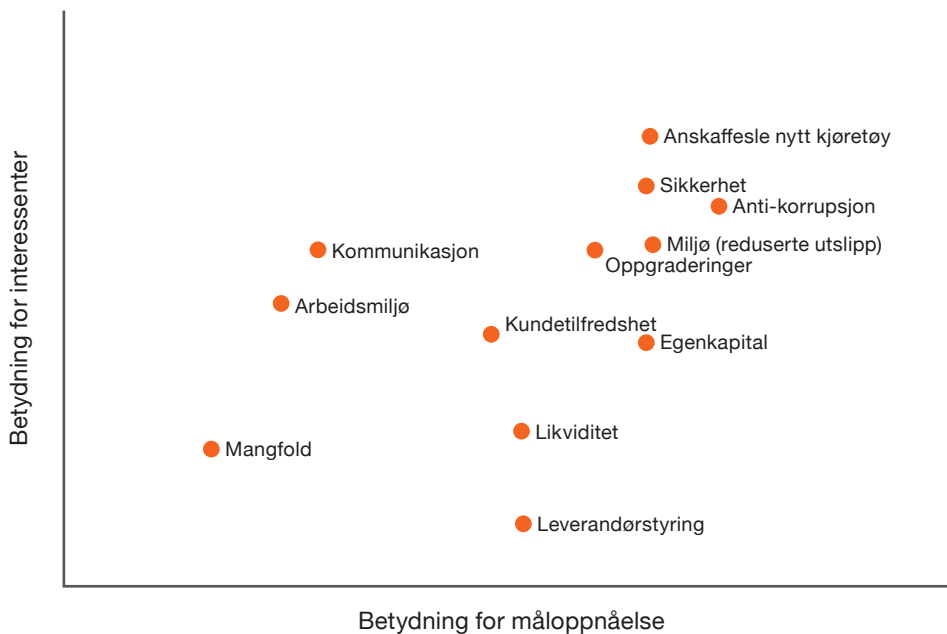
Norske tog har gjennomført en vesentlighetsanalyse der vi har tatt utgangspunkt i interessentene og deres behov og sett disse i sammenheng med Norske togs strategiske mål.

Norske tog leier ut kjøretøy, samt bestiller nye kjøretøy og oppgraderinger av eksisterende kjøretøy basert på informasjon, analyser strategier, behov og ønsker fra interessenter. Store anskaffelsesprosjekter og oppgraderinger av kjøretøy er komplekse og varer i mange år og har betydning for kjøretøyenes levetid, energiforbruk, vedlikeholdskostnader og sikkerhet. Norske tog er opptatt av å ha en verdikjede som fremmer informasjonsflyt og samarbeid mellom operatører, produsenter og verksteder.

Vesentlighetsanalysen er gjennomført ved en intern gjennomgang der nøkkelpersoner i selskapet har bidratt med innsikt og vurderinger fra respektive fagområder. Vi har på denne måten også samlet et bredt tilfang av innspill og synspunkter fra våre viktigste interessenter, mottatt gjennom dialog over tid.

Norske tog skal legge til rette for god og effektiv implementering av prinsippene vi følger. Det skal være en årlig kartlegging av forhold knyttet til selskapets samfunnsansvar. Over tid vil Norske tog videreutvikle interessentdialogen og gjennomføre nye vesentlighetsanalyser.

Resultat av vesentlighetsanalysen



Figur 18: Resultat av vesentlighetsanalysen

Vi har i vesentlighetsanalysen valgt å ta med både finansielle og ikke-finansielle temaer. Plasseringen i diagrammet er basert på skjønnsmessig vurdering.

Rapportering for 2017

Vesentlighetsanalysen viste at følgende temaer har stor betydning for Norske togs interessenter og samtidig stor betydning for selskapets måloppnåelse: anskaffelse av nye kjøretøy, sikkerhet, anti-korrupsjon, miljø (reduerte utslipp), oppgraderinger, kundetilfredshet og egenkapital.

Tabellen nedenfor viser til omtale av disse temaene i årsrapporten 2017

Strategisk område	Tema	Se også
Kjøretøystrategi	Anskaffelse nye kjøretøy	Side 30-33
Teknologistrategi	Sikkerhet	Side 38-39
Medarbeiderstrategi	Anti-korrupsjon	Side 50
Teknologistrategi	Miljø (reduerte utslipp)	Side 38
Kjøretøystrategi	Oppgraderinger	Side 32
Kundestrategi	Kundetilfredshet	Side 28-29
Finansstrategi	Egenkapital	Side 44-45



Eierstyring og selskapsledelse



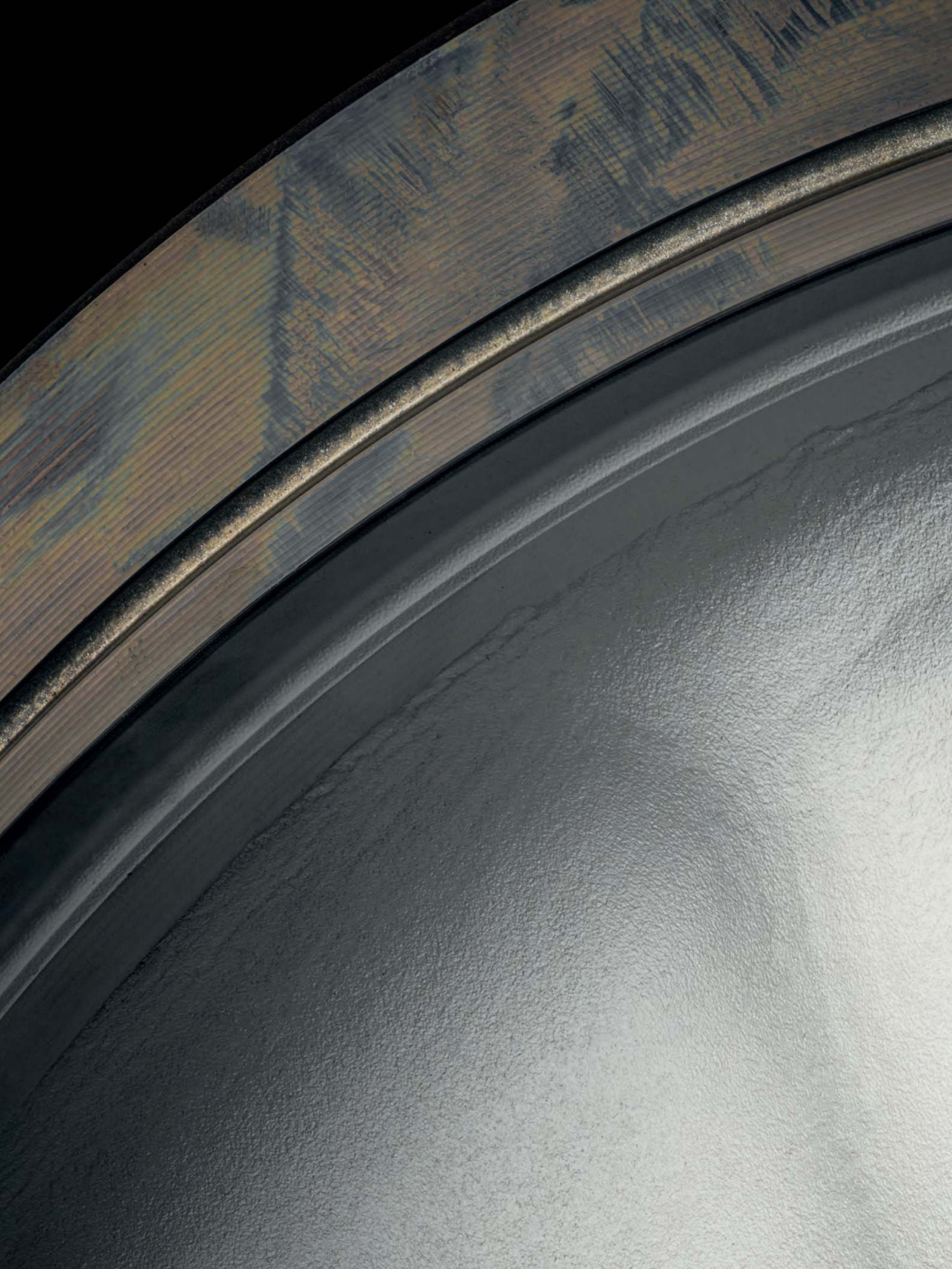
Styret i Norske tog AS er ansvarlig for eierstyring og selskapsledelse og redegjør her for selskapets etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES).

Område	Følg	Forklar
Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse	<p>Selskapet er heleid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet (SD) og driver sin virksomhet i tråd med selskapets vedtekter. Styret påser at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll og ved å behandle selskapets strategi.</p> <p>Selskapet har vedtatt et verdigrunnlag og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.</p>	
Virksomhet	Selskapets formål er å eie og forvalte togmateriell for utleie til person-togoperatører i Norge samt virksomhet som står naturlig i sammenheng med dette.	
Selskapskapital og utbytte	Norske tog har en egenkapital på 2 400 mill. kroner. Selskapet vurderes å være tilstrekkelig kapitalisert gjennom strategiperioden. Det forventes ikke at eier tar ut utbytte.	
Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående	<p>Selskapet har kun en aksjeklasse. Alle aksjene er eiet av den norske stat og forvaltes av SD. Det er ikke transaksjoner med nærstående.</p> <p>Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i de etiske retningslinjer og instruksjoner for styret og administrerende direktør.</p>	
Fri omsettelighet	Alle aksjene er eiet av SD.	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant.
Generalforsamling	<p>Den norske stat ved SD er generalforsamling. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. Minimum styreleder, administrerende direktør og revisor deltar på møtet.</p> <p>Innkalling til generalforsamling sendes aksjonær senest 21 dager før tidspunkt for generalforsamling. Påmeldingsfrist settes nært opptil dato for avholdelse av generalforsamling.</p>	
Valgkomité	Generalforsamlingen består av SD, og har ikke oppnevnt en valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser SD har for sammensetning av styret i heleide selskaper. Styreleder velges av generalforsamlingen. Ansatte valgt styremedlem velges av og blant de ansatte.	NUES-kravene på dette området anses ikke som relevant.
Bedriftsforsamling og styret, sammensetning og uavhengighet	Norske tog AS har ikke bedriftsforsamling. Styret har i 2017 bestått av tre aksjonærvalgte medlemmer hvorav en er kvinne og to er menn. Ansatte valgt styremedlem er ikke del av ledergruppen. Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet.	Anbefaling om at styremedlemmer bør oppfordres til å eie aksjer i selskapet, er ikke relevant.

Område	Følg	Forklar
Styrets arbeid	<p>Styret har møte minimum seks ganger i året, hvorav en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. Antallet møter i 2017 var 15. Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse.</p> <p>Styret har fastsatt egen instruks for administrerende direktør.</p> <p>Det er ikke krav til revisjonsutvalg for selskapet, og det er vurdert ikke å være nødvendig for selskapet med et eget revisjonsutvalg.</p>	
Risikostyring og internkontroll	<p>Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan.</p> <p>For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten.</p> <p>Det er utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.</p>	
Godtgjørelse til styret	<p>Godtgjørelse til styret fastsettes i generalforsamling. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig. Styremedlemmer eller selskaper de er tilknyttet, har ikke påtatt seg særskilte oppgaver for selskapet.</p>	
Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet	<p>Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet finnes i note 22. I samsvar med vedtektene har styret utarbeidet en erklæring om lederlønninger. Administrerende direktør har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for selskapets øverste ledelse innenfor statens «Retningslinjer for ansettelsesvilkår for ledere i statlige foretak og selskaper med statlig eierandel», og de prinsipper for lederlønn er fastsatt av styret.</p> <p>Styrets erklæring om lederlønn behandles som egen sak i generalforsamling.</p>	
Informasjon og kommunikasjon	<p>Selskapet er heleid av staten. Verdipapirlovgivningen og annet regelverk knyttet til likebehandling av aktører i verdipapirmarkedet er ikke relevant. Det er ikke etablert en finansiell kalender. Selskapet offentliggjør imidlertid års- og halvårsrapporter på sin hjemmeside.</p>	<p>Kravene er bare delvis relevante for selskapet, men følges for offentliggjøring av rapporter.</p>
Selskaps-overtakelse	<p>Selskapet er heleid av staten og kategoriseres som et kategori 4 selskap.</p>	<p>På bakgrunn av eiersituasjonen og kategoriseringen av selskapet er det ikke utarbeidet egne prinsipper for selskaps-overtakelse.</p>

Område	Følg	Forklar
Revisor	<p>Norske tog AS har en uavhengig revisor som er valgt av generalforsamlingen. Revisor deltar på styremøte som behandler årsregnskapet.</p> <p>Revisors levering av tilleggstjenester presenteres for styret årlig.</p>	







Styrets
årsberetning



Styret fra venstre Rolf Bergstrand, Espen Opedal, Marianne Abeler og Vidar Larsen.

Bakgrunn og formål med virksomheten

Regjeringen iverksatte gjennomføringen av den vedtatte jernbanereformen, og som en del av reformen ble Materiellselskapet AS (nå Norske tog AS) stiftet 16. juni 2016 som et heleid datterselskap til NSB AS.

Norske tog AS skal anskaffe, forvalte og leie ut kjøretøy, med hensikt å ha tilstrekkelig tidsriktig kjøretøy til riktige kostnader med høy kvalitet. Selskapet skal ha høy kompetanse innenfor områdene anskaffelse og forvaltning av kjøretøy. Selskapet skal sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår for drift av den norske jernbanen.

Kjøretøy eid av NSB AS ble skilt ut og overført til Norske tog ved virksomhetsoverdragelse per 14. oktober 2016. Samme dato ble 32 NSB ansatte overført til Norske tog.

Norske tog ble i 2017 fisjonert ut fra NSB, med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017. Aksjene i selskapet ble ved fisjonen overført til Togmateriell AS. Togmateriell ble besluttet avvirket i oktober 2017 og i desember ble selskapet endelig slettet i Brønnøysundregisteret. Norske Tog er per 31.12.2017 100 prosent eid av Samferdselsdepartementet.

Norske tog er nå etablert i egne lokaler på Filipstad i Oslo.

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse er vedlagt årsoppgjøret og behandlet av styret.

Sammendrag av resultat og utviklings- trekk for Norske tog AS i 2017

Norske tog AS viser til positivt resultat for 2017. For 2017 er det gjort mindre modifikasjoner enn budsjettet for. (Fjorårets tall i parentes)

- Driftsresultatet er 268 MNOK (68 MNOK)
- Resultat før skatt er 152 MNOK (-5 MNOK)
- Avkastning på bokført egenkapital 6,3 % (-0,3 %)

Økonomisk utvikling i Norske tog AS

Norske togs årsresultat er på 142 MNOK (-4 MNOK). Driftsresultat er på 268 MNOK (68 MNOK).

Netto kontantstrøm fra driften er 346 MNOK (557 MNOK). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 1 134 MNOK (9 370 MNOK). Midlene er i hovedsak brukt til å kjøpe nytt kjøretøy.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 2 565 MNOK (2 393 MNOK). Egenkapitalandelen er 23 prosent. Fri egenkapital utgjør 166 MNOK (-7 MNOK).

Selskapets arbeidskapital er 188 MNOK (413 MNOK).

Regnskapet er avlagt under forutsetning av fortsatt drift av virksomheten, og styret bekrefter at forutsetningen er til stede. Årets resultat overføres til annen egenkapital.

Eierforhold

Norske kjøretøy eies av Samferdselstdepartementet. Selskapets hovedkontor er i Oslo.

Organisering

Selskapet har virksomhet innen følgende hovedområde:

- Anskaffe kjøretøy
- Utleie av kjøretøy

Mål og strategier

Målet til Norske tog er å bidra til en helhetlig kjøretøypark for Jernbanen i Norge.

Selskapet skal være den foretrukne leverandøren av pålitelig og tidsriktig kjøretøy.

Norske tog skal utarbeide planer for å møte kapasitetskrav i nærmeste og påfølgende leieperioder. Selskapet skal utarbeide leasingavtale med incentiver som skal ligge til grunn for utleie av kjøretøy til alle operatører, og bidra til å videreutvikle kjøretøystrategien for å sikre standardisering og optimalisering av kjøretøy og systemer. Selskapet skal også gi råd vedrørende forhold i grensesnittet mellom kjøretøy og infrastruktur/verksteder, og ha ledende kompetanse på anskaffelse av kjøretøy og systemer og ha oversikt over nye teknologiske løsninger.

Internkontroll

Norske tog har et eget rammeverk for internkontroll, og har etablert internkontrollsystemer som omfatter verdigrunnlag, retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter. Risiko innen finansiell rapportering vurderes gjennom egne risikoanalyser.

På bakgrunn av dette revideres internkontrollsystemet ved behov, ved revisjon av ledelsesdokumenter, retningslinjer, prosedyrer og nøkkelkontroller.

Risiko

Finansiell risiko

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapital-markedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimalisere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Utfyllende informasjon om selskapets finansielle risikostyring er beskrevet i årsregnskapets note 5.

Norske tog tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett gir de mest gunstige betingelsene. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom valutabytteavtaler. Norske tog har som målsetning å minimere valutarisiko i finansforvaltningen. For øvrig er selskapet i liten grad eksponert for valutarisiko da hoveddelen av inntekter og kostnader er i NOK. Dersom avtale om større innkjøp inngås i utenlandsk valuta, dekkes valutarisikoen tilnærmet 100 prosent i avtalens løpetid.

Norske tog er eksponert for renteendringer. Selskapet benytter rentebytteavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Det er etablert målsetninger som regulerer andelen av lån som skal rente reguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen.

Etter etablerte målsetninger skal lånebehov i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Selskapet har en målsetning om å ha en fri likviditetsbeholdning på minimum 150 MNOK.

Norske tog vil ha fokus på motpartsrisiko i finansielle transaksjoner.

Operasjonell risiko

Det gjennomføres systematiske analyser av operasjonell risiko og oppnåelse av økonomiske mål. Med utgangspunkt i risikoanalysene er det etablert kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer, herunder automatiske kontroller, revisjoner og oppfølgende, utvidede analyser relatert til spesielle risikoområder.

Personal, likestilling og ytre miljø

Norske tog gjennomførte en medarbeiderundersøkelse i 2017 med en medarbeidertilfredshet på 74. Norske togs styre har en kjønnssettingsning med 25 prosent kvinner og selskapet består av 7 prosent kvinner.

Sykefraværet for selskapet har vært i gjennomsnitt på 1,71 prosent for 2017.

Det vises forøvrig til redegjørelse for samfunnsansvar for Norske tog, som er utarbeidet iht. regnskapslovens §3-3C.

Framtidsutsikter

Norske tog skal eie og leie ut kjøretøy til norske jernbaneforetak. Ved utgangen av 2017 var alt kjøretøy leid ut til NSB. Sammen med Jernbandedirektoratet vil selskapet etablere en strategi for kjøretøy og anskaffelser for å kunne stille riktig kjøretøy til disposisjon for de tilbydere som vinner fremtidige trafikkpakker.

Det ble i 2008 inngått en avtale med Stadler for kjøp av 50 kjøretøy med en opsjon på kjøp av ytterligere 100 region- og lokaltog. I juli 2017 ble avtalen med Stadler overført fra NSB AS til Norske tog AS. Alle kjøp og mottak av type 74 og 75 blir heretter utført av Norske tog.

I august måned ble opsjon 4 signert mellom Stadler og Norske tog. Denne opsjonen består av 18 kjøretøy; 14 type 75 og 4 type 74. Totalt er det pr desember bestilt 125 kjøretøy som etter planen skal leveres innen september 2020. Opsjon 5 med de siste 25 kjøretøyene forventes bestilt i løpet av 2018. Det er planlagt kjøp av til sammen 150 kjøretøy, med en leveranse på ca 12 i året.

Pr desember 2017 er 91 kjøretøy mottatt under denne kontrakten. Kjøretøyene er blitt godt mottatt, kvaliteten er god og leveransen skjer i henhold til plan.

I forbindelse med jernbanereformen har regjeringen varslet konkurranse om tre person-tog-pakker, Trafikkkpakke Sør, Trafikkkpakke Nord og Trafikkkpakke Vest, med oppstart i henholdsvis juni 2019, desember 2019 og desember 2020. Operatøren som får tildelt et av de første to trafikkkpakkene er forpliktet til å leie kjøretøy av Norske tog. Basert på dette regnes utleierisikoen for selskapet å være lav. Prismodellen legger til grunn en fast pris for hele leieperioden. Prisingsmodellen kompenseres med en kapitalavkastning for bokført verdi av driftsmidlene tillagt årlige avskrivninger og alle andre driftskostnader.

Det er ikke besluttet hvorvidt operatørene skal benytte kjøretøy fra Norske tog i de påfølgende Trafikkkpakken. Det er en politisk beslutning utenfor selskapets kontroll. En beslutning som endrer Norske togs utleiesituasjon, vil kunne påvirke verdien av selskapet driftsmidler.

For fremtidige investeringer vil Norske tog benytte seg av det internasjonale obligasjonsmarkedet.

Det vil etter utfisjonering av selskapet fra NSB-konsernet i 2017 være viktig og ytterligere utvikle selskapet og organisasjonen, og sikre gode og effektive prosesser som ivaretar selskapet formål.

Oslo, 9. mars 2018



Rolf Bergstrand
Styreleder



Espen Opedal
Styremedlem



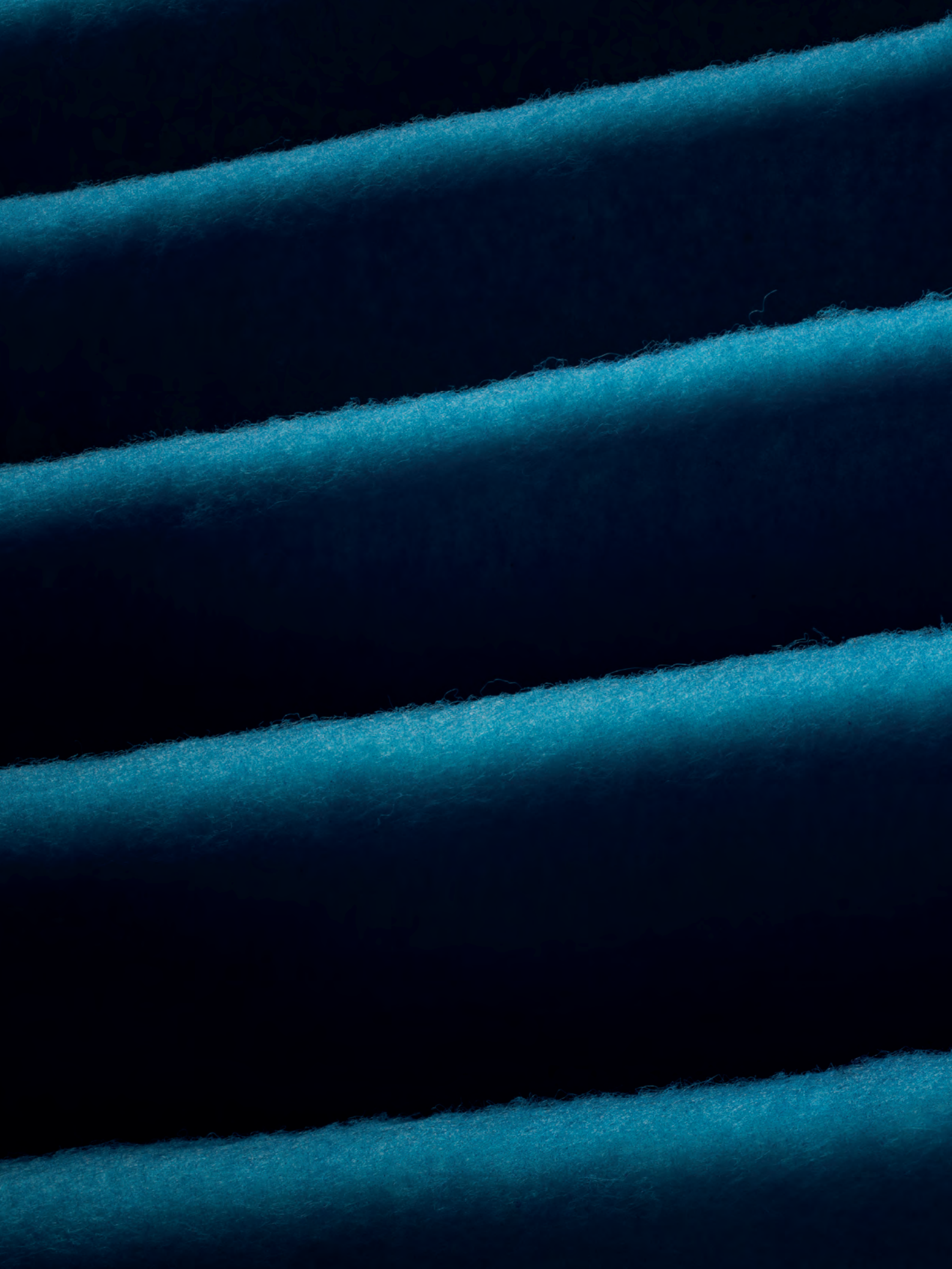
Øystein Risan
Administrerende direktør



Marianne Abeler
Styremedlem



Vidar Larsen
Styremedlem



The image features a dark background with three horizontal, wavy bands of a teal, fibrous texture. The word "Regnskap" is centered in white, sans-serif font.

Regnskap

Innhold i regnskapet

Resultat	78
Balanse	79
Kontantstrømoppstilling	80
Egenkapitalutviklingen	81
Noter for årsregnskapet 2017*	82
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	82
2. Segmentinformasjon	86
3. Varige driftsmidler	86
4. Kundefordringer og andre fordringer	88
5. Finansiell risikostyring	88
6. Derivater	90
7. Finansielle instrumenter etter kategori	90
8. Kontanter og bankinnskudd	92
9. Aksjekapital og overkurs	92
10. Lånegjeld	92
11. Skatter	94
12. Personalkostnader	97
13. Pensjoner og lignende forpliktelser	97
14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	100
15. Andre avsetninger for forpliktelser	101
16. Tap på kontrakter	101
17. Av- og nedskrivninger	101
18. Andre kostnader	102
19. Finansielle poster	102
20. Urealiserte verdiendringer	103
21. Leiekostnader	103
22. Nærstående parter	104
23. Betingede utfall	106
24. Hendelser etter balansedagen	106
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2017	107
Revisors beretning	108

*Årsregnskapet ble vedtatt av styret den 9. mars 2018.

Resultat

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	2017	16.06-31.12.16
Driftsinntekter	2	996 681	207 606
Lønn og andre personalkostnader	12	34 732	9 473
Avskrivninger og nedskrivninger	17	642 522	126 803
Andre kostnader	18	51 817	3 471
Sum driftskostnader		729 071	139 747
Driftsresultat		267 610	67 859
Finansielle poster			
Finansinntekter	19	120 607	3 825
Finanskostnader	19	-233 863	-76 348
Netto finanskostnad pensjoner	13, 19	-334	-58
Urealiserte verdiendringer	20	-1 896	-199
Sum finansielle poster		-115 486	-72 780
Resultat før skattekostnad		152 124	-4 921
Skattekostnad	11	9 613	-1 179
Periodens resultat		142 511	-3 742
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		142 511	-3 742
Utvidet resultat			
Årets resultat		142 511	-3 742
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	13	-2 773	-4 250
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	11	595	1 020
Periodens totalresultat		140 333	-6 972
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		140 333	-6 972

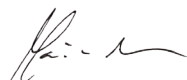
Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31.12.2017	31.12.2016
Eiendeler			
Utsatt skattefordel	11	-	2 199
Varige driftsmidler	3	9 733 784	9 242 702
Sum anleggsmidler		9 733 784	9 244 901
Kundefordringer og andre fordringer	4	21 247	150 660
Derivater	6	1 091 712	1 187 027
Kontanter og bankinnskudd	8	360 499	1 245
Sum omløpsmidler		1 473 458	1 338 932
Sum eiendeler		11 207 242	10 583 833
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	9	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		165 834	-6 972
Sum egenkapital		2 565 834	2 393 028
Lån	10	7 309 273	7 463 668
Derivater	6, 10	27 943	-
Pensjonsforpliktelser	13	18 271	16 739
Sum langsiktig gjeld		7 355 487	7 480 407
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	14	19 509	563 956
Utsatt skatt	11	618 777	-
Lån	10	647 635	146 442
Sum kortsiktig gjeld		1 285 921	710 398
Sum egenkapital og gjeld		11 207 242	10 583 833

Oslo, 9. mars 2018




Rolf Bergstrand
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Vidar Larsen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende
direktør

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK) Aksjekapital	Noter	2017	2016
Årsresultat før skatt		152 124	-4 921
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	17	642 522	126 803
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	13	-1 164	12 411
Netto urealiserte verdiendringer	19, 20	1 896	199
Renteposter, periodisering		74 843	9 216
Endring arbeidskapital		-524 107	413 374
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		346 114	557 082
Kjøp av varige driftsmidler	3	-1 133 603	-9 370 214
Salg av varige driftsmidler	3	-	708
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-1 133 603	-9 369 506
Utstedelse av ordinære aksjer	9	-	2 400 000
Opptak av kort- og langsiktig lån	10	1 049 941	6 413 669
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	15	-549 946	-
Netto konsernbidrag mottatt		644 428	-
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		1 144 423	8 813 669
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		356 934	1 245
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	8	1 245	-
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		2 320	-
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	8	360 499	1 245

Egenkapitalutviklingen

2017 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksjekapital	Overkurs	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2017	9	100 000	2 300 000	-6 972	2 393 028
Årets resultat		-	-	142 511	142 511
Fra utvidet resultat		-	-	-2 178	-2 178
Konsernbidrag		-		32 473	32 473
Egenkapital 31. desember 2017		100 000	2 300 000	165 834	2 565 834

2016 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksjekapital	Gjelds-konvertering	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2016	9	-		-	-
Innbetalt aksjekapita/gjeldskonvertering		100 000	2 300 000	-	2 400 000
Årets resultat		-		-3 742	-3 742
Fra utvidet resultat		-		-3 230	-3 230
Egenkapital 31. desember 2016		100 000	2 300 000	-6 972	2 393 028

1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Generell informasjon

Materiellselskapet AS (nå Norske tog AS) ble stiftet 16. juni 2016.

I Meld. St. 27 (2014-2015) ble det slått fast at persontogmateriell som tidligere var eid av NSB skulle samles i en statlig kontrollert materielleier for å sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår.

Formål og virkeområdet for selskapet

Selskapet skal anskaffe, forvalte og leie ut persontogmateriell. Hensikten er å ha tilstrekkelig tidsriktig materiell til riktige kostnader med høy kvalitet. Selskapet skal ha høy kompetanse innenfor områdene anskaffelse og forvaltning av persontogmateriell.

Norske Tog AS har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2017 ble vedtatt av styret 9. mars 2018.

Alle tall i rapporten er oppgitt i MNOK, med mindre annet fremgår av teksten.

Rammeverk for regnskapsavleggelsen

Selskaps regnskapet til Norske tog AS er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) og fortolkninger fra IFRS fortolkningskomité (IFRIC) som er godkjent av EU.

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av selskaps regnskapet.

Selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser.

Selskaps regnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Viktige forutsetninger og regnskapsestimater

Anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper innebærer bruk av estimater og forutsetninger. Estimater og forutsetninger evalueres løpende og er basert på historisk erfaring kombinert med forventninger om fremtidige hendelser som anses å være sannsynlige på vurderingstidspunktet.

Områder hvor bruk av estimater og forutsetninger er vesentlige for selskaps regnskapet:

Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi

Selskapet har langsiktig gjeld, finansielle derivater og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi. Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimater som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningene vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

Varige driftsmidler

Selskapet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer selskapet anleggsmidlenes verdi og hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikatorer på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjen-

nomføres en nedskrivningsvurdering. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn.

Estimerte avsetninger for tap på kontrakter

Selskapet gjennomfører årlig tester for å vurdere avsetninger for tap på kontrakter, hvor det er negative driftsresultater og dermed indikasjoner på avsetningsbehov. For driftsmidler som benyttes i kontraktene gjennomføres først nedskrivningstest, jfr. omtale ovenfor. Deretter måles nåverdien av fremtidige kontantstrømmer for den enkelte kontrakt. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn. Det vises til note om avsetninger for nærmere beskrivelse.

Pensjonsforpliktelser

Selskapet har forpliktelser knyttet til de ansattes opptjente pensjonsrettigheter knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger. Beregningene innebærer at selskapet må fastsette økonomiske og demografiske forutsetninger. Endringer i forutsetningene kan gi betydelig utslag på de beregnede forpliktelser med konsekvens for fremtidige pensjonskostnader. Det vises til note om pensjoner for nærmere beskrivelse av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn.

I noten er innarbeidet sensitivitetanalyse som viser hvor påvirkelige beregningene er i forhold til endringer i sentrale forutsetninger. Estimatavvik som oppstår ved endringer av forutsetninger føres løpende over utvidet resultat med direkte effekt for egenkapitalen etter fradrag for utsatt skatt.

Segmentinformasjon

Norske tog rapporterer driftssegmentet

slik selskapsledelsen, som er øverste beslutningstaker, vedtar, følger opp og evaluerer beslutninger.

Valuta

Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta

Regnskapet er presentert i norske kroner, som både er den funksjonelle valutaen og presentasjonsvalutaen til selskapet.

Selskapets virksomhet drives kun i Norge.

Inntektsføring

Selskapets inntekter kommer fra utleie av togmateriell. Inntektene periodiseres lineært over leieperioden da utleieavtalene i sin helhet er basert på faste priser. Leieinntektene inntektsføres når de er opptjent og forskuddsfaktureres hver måned.

Varige driftsmidler

Driftsinntekter og -kostnader, innkjøp samt finansieringskostnader er i all hovedsak i NOK, CHF og EUR. Transaksjoner i fremmed valuta regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet. Valutagevinster og -tap som oppstår ved omregning av poster i fremmed valuta resultatføres.

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet, slik at det er klart til bruk.

Etterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte selskapet og utgiften kan måles

pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholds-kostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Lånekostnader som påløper ved konstruksjon av driftsmidler aktiveres som del av anlegg under utførelse, og inngår i avskrivningsgrunnlaget.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet brukstid, som er innenfor følgende intervall:

Kjøretøy	10 – 30 år
----------	------------

Avskrivningsmetode, driftsmidlenes brukstid, samt restverdi, vurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig.

Gevinst og tap ved avgang av driftsmidler resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

Nedskrivning

Driftsmidler som avskrives testes for verdifall kun når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av salgsverdi med fradrag for salgskostnader og bruksverdi.

Ved vurdering av verdifall, grupperes anleggsmidlene på det laveste nivået der det er mulig å skille ut uavhengige kontantstrømmer (kontantgenererende enheter). Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering

av tidligere nedskrivninger.

Mulige tapskontrakter

Selskapets virksomhet omfatter langsiktige kontrakter med offentlige oppdragsgivere vedrørende utleie av tog. I kontraktene bærer selskapet en del av risikoen for utviklingen i flere kostnadsarter uten at inntektene i kontrakten blir endret tilsvarende. Dette kan resultere i at kontraktene gir tap ved at forventede gjenværende kostnader er høyere enn estimerte inntekter.

Før en eventuell avsetning gjøres for kontrakter etter IAS 37, foretas en evaluering av verdiene etter IAS 36 (se avsnitt for nedskrivning ovenfor). Deretter måler selskapet nåverdien av fremtidige forventede kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter i den enkelte kontrakt, der estimerte utbetalinger omfatter alle fremtidige uunngåelige drifts-kostnader inklusive kapitalslit som må påregnes. Avsetningen begrenses til det laveste beløp ved å fortsette eller gå ut av kontrakten.

Derivater og sikring

Selskapet inngår derivater for sikring av renter og valuta på langsiktig gjeld for å skape forutsigbarhet og for både å oppnå lavest mulig pris og forutsigbarhet i prisene.

Selskapet praktiserer ikke sikringsbokføring. Derivater balanseføres til virkelig verdi på tidspunkt for inngåelse av derivatkontrakt og justeres løpende til virkelig verdi over resultatet. Endringer i virkelig verdi på inngåtte derivatkontrakter knyttet til gjeld resultatføres som finansposter.

Finansielle eiendeler holdt for handelsformål

En finansiell eiendel klassifiseres som holdt for handelsformål dersom den primært er anskaffet med sikte på å gi fortjeneste knyttet til kortsiktige endringer i verdi.

Fordringer

Fordringer inkluderer kundefordringer og måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi.

Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektivrentemetoden, fratrukket avsetning for påregnelige tap. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at selskapet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser.

Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler og spesifiseres i note 8.

Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

Lån

Lån måles ved første gangs innregning til virkelig verdi justert for direkte henførbare transaksjonskostnader.

I etterfølgende perioder måles lånene som hovedregel til amortisert kost ved bruk av effektiv rentes metode slik at effektiv rente blir lik over lånets løpetid.

Selskapet har flere obligasjonslån hvor det er inngått tilhørende rente- og valutaswapper. Der måling og rapportering til bruk av opsjon for måling til

virkelig verdi gir mer relevant informasjon ved at inkonsistent måling av lån og tilhørende renteswap elimineres, eller i vesentlig grad reduseres, legges dette prinsippet til grunn for rapportering. Valg av prinsipp gjøres ved opptak av hvert enkelt lån og er bindende i lånets løpetid.

Skatt

Periodens skattekostnad består av betalbar skatt for perioden og endring i utsatt skatt.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattevirkninger av underskudd til fremføring. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skatteregler som er vedtatt på balansedagen. Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fordelen kan benyttes.

Utsatt skattefordel og utsatt skatt motregnes dersom det foreligger juridisk rett til å motregne, og det gjelder inntektsskatt som ilegges av samme skattemyndighet for (i) samme skattepliktige foretak eller (ii) for forskjellig skattepliktige foretak hvor hensikten er å gjøre opp skatteposisjonene på nettogrunnlag.

Pensjonsforpliktelser

Selskapet har en pensjonsordning som er i form av en ytelsesplan.

Ytelsesplanene forplikter selskapet til å yte periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingen vil i hovedsak være avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved op-

pnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Den balanseførte forpliktelsen er nåverdien på balansedagen av de definerte ytelser minus virkelig verdi av pensjonsmidlene på balansedagen. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode. Kostnad ved pensjonsopptjening og netto rente på den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen innregnes i resultatet

Endringer i pensjonsplanens ytelser (planendringer) innregnes løpende i resultatregnskapet.

Estimatavvik som skyldes ny informasjon og endringer i de aktuarmessige forutsetningene innregnes løpende, i utvidet resultat.

Annen kortsiktig gjeld

Annen kortsiktig gjeld inkluderer leverandørgjeld og måles ved første gangs balanseføring til pålydende verdi som er vurdert å være virkelig verdi. Ved senere måling vurderes leverandørgjeld til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden.

Vurdering av virkelig verdi

Selskapet måler flere finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi. For klassifisering av virkelig verdi benytter selskapet et system som reflekterer signifikansen av den input som brukes i utarbeidelse av målingene med følgende inndeling:

Nivå 1

Virkelig verdi måles ved bruk av kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

Nivå 2

Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.

Nivå 3

Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markedsdata.

Finansielle eiendeler og forpliktelser klassifisert i nivå 1, 2 eller 3.

Endringer i regnskapsprinsipper, nye standarder og fortolkninger

Selskapet har ikke implementert noen nye regnskapsstandarder eller foretatt endringer av regnskapsprinsipper i 2017.

Nye standarder og fortolkninger som ikke har trådt i kraft og som ikke er anvendt

Selskapet har ikke valgt tidlig anvendelse av noen standarder eller fortolkninger som trer i kraft etter balansedato. Nedenfor følger en oversikt over de mest sentrale regler som er vedtatt av IASB.

IFRS 9 Finansielle instrumenter

erstatte IAS 39 som omhandler regnskapsføring, klassifisering, måling av finansielle eiendeler og forpliktelser, sikringsbokføring, måling til amortisert kost og nedskrivning av finansielle eiendeler. Standarden er vurdert at den ikke vil medføre til endringer av betydning knyttet til klassifisering eller måling av finansielle eiendeler og forpliktelser. Ny modell for nedskrivning av eiendeler er heller ikke vurdert

å gi effekter av betydning. Ikrafttredelsesdatoen er 1. januar 2018 og skal implementeres retrospektivt. Selskapet har valgt alternativet i overgangsbestemmelsene uten omarbeidelse av sammenligningstall.

IFRS 15 Inntekter

Våren 2014 vedtok IASB en ny standard for inntektsføring. Standarden etablerer et rammeverk for innregning og måling av inntekter som er basert på et grunnprinsipp om at innregning av inntekter skal reflektere overføring av varer eller tjenester til kunden. Selskapets inntektsstrømmer vedrører i all hovedsak utleie av tog hvor det ikke er identifisert avvik av betydning mellom dagens prinsipper for innregning og rammeverk i ny standard. Det er derfor vurdert at standarden ikke vil medføre noen periodiseringsforskjeller sammenlignet med dagens regler. Standarden har pliktig ikrafttredelsesdato 1. januar 2018 og selskapet vil implementere standarden ved bruk av modifisert metode som ikke medfører omarbeidelse av sammenligningstallene.

IFRS 16 Leasing

IASB vedtok i begynnelsen av 2016 ny standard for leasing. Hovedregelen i den nye standarden er at leietager skal innarbeide alle leieavtaler i balansen. I henhold til IFRS 16 skal alle vesentlige leieavtaler med varighet over et år balanseføres

Leietager skal innarbeide forpliktelse til å betale leie samt tilhørende «rett til bruk eiendel» for bruk av underliggende eiendel over leieperioden. Etter IFRS 16 vil det for leietager ikke lenger være et skille mellom finansielle og operasjonelle leieavtaler.

Per balansedagen har Norske tog hovedsakelig husleieavtale som vil omfattes av standarden, og regnskapet er derfor ikke vesentlig påirket av standarden.

Annet

IASB har også vedtatt noen mindre endringer og presiseringer i flere ulike standarder .

Det er vurdert at ingen av disse endringene vil ha betydelig effekter for selskapet.

2. Segmentinformasjon

Norske tog AS har kun ett driftssegment - leasing av tog.

Salgsanalyse per kategori	2017	2016
Leasing inntekter	995 219	207 338
Andre driftsinntekter	1 462	268
Sum	996 681	207 606

Informasjon om viktige kunder

Selskapet har en kunde for leasing av persontogmateriell, Norges Statsbaner AS, som står for 100 % av leasing inntektene (se note 22)

3. Varige driftsmidler

	Maskin og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Sum
Balanse 1. januar 2017					
Akkumulert anskaffelseskost	31 683	8 735 477	532 886	69 459	9 369 505
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-3 165	-123 638	-	-	-126 803
Sum	28 518	8 611 839	532 886	69 459	9 242 702
Regnskapsåret 2017					
Inngående balanse	28 518	8 611 839	532 886	69 459	9 242 702
Tilgang	13 040	914 887	-	205 677	1 133 604
Overført mellom anleggsgrupper	-	31 598	-31 598	-	-
Årets avskrivninger	-16 114	-626 408	-	-	-642 522
Sum	25 444	8 931 916	501 288	275 136	9 733 784
Balanse 31. desember 2017					
Akkumulert anskaffelseskost	44 723	9 681 962	501 288	275 136	10 503 109
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-19 279	-750 046	-	-	-769 325
Sum	25 444	8 931 916	501 288	275 136	9 733 784
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år			

	Maskin og utstyr	Transport- midler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Sum
Balanse 1. januar 2016					
Akkumulert anskaffelseskost	-	-	-	-	-
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-
Regnskapsåret 2016					
Inngående balanse	-	-	-	-	-
Tilgang	31 206	8 736 185	532 886	69 936	9 370 213
Avgang	-	-708	-	-	-708
Overført mellom anleggsgrupper	477	-	-	-477	-
Årets avskrivninger	-3 165	-123 638	-	-	-126 803
Sum	28 518	8 611 839	532 886	69 459	9 242 702
Balanse 31. desember 2016					
Akkumulert anskaffelseskost	31 683	8 735 477	532 886	69 459	9 369 505
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-3 165	-123 638	-	-	-126 803
Sum	28 518	8 611 839	532 886	69 459	9 242 702
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år			

Balanserte renter er per 31.12.2017 8 MNOK.

4. Kundefordringer og andre fordringer

	2017	2016
Kundefordringer	-	181
Konserninterne fordringer	-	150 439
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	-	150 620
Forskuddsbetalinger	366	40
Andre fordringer	20 881	-
Sum kundefordringer og andre fordringer	21 247	150 660
Sum	21 247	150 660

Bokført verdi av kundefordringer, forskuddsbetaling og andre fordringer tilsvarer virkelig verdi.

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2017	2016
Forfalte fordringer på balansedagen	-	-
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	-	-
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	-	-
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	-	-

5. Finansiell risikostyring

Kapitalforvaltning

Selskapets mål for kapitalforvaltningen er å trygge fortsatt drift ved å sikre avkastning for eierne, og opprettholde en optimal kapitalstruktur, for derved å redusere kapitalkostnadene.

Selskapet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid.

Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisrisiko), kreditrisiko og likviditetsrisiko.

Selskapets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimalisere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer.

Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike driftsenhetene.

Markedsrisiko
Valuta risiko

Valutarisiko er risiko for at svingninger i valutakursen fører til endringer i selskapets resultat, balanse eller kontantstrømmer.

Selskapet opererer i Norden og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører også utenfor Norden, og er dermed eksponert for valutarisiko. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK.

All gjeld i utenlandsk valuta er sikret med valutawapper og endring i verdi motsvares av verdiendring på derivatene. Selskapet er derved ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

Renterisiko

Renterisiko er risiko for et finansielt instruments virkelige verdi eller fremtidige kontantstrømmer vil svinge på grunn av endringer i markedsrenten.

Selskapet er eksponert for renteen- dringer og benytter renteswaper for å redusere renterisiko og oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige rentøkninger og skape større forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som skal renteregul- eres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen.

Inngåtte swaper gir risiko for endring i balanseført virkelig verdi ved måling opp mot langsiktig rentenivå.

Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2017

Renterisiko beregnes med utgang- spunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswaper. Rent- eendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 28 MNOK.

Ettersom selskapet ikke har noen betydelige rentebærende eiendeler, er selskapets resultat og kontantstrøm fra driften i hovedsak uavhengig av endringer i markedsrenten.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er manglende evne til rettidig innfrielse av løpende økonomi- ske forpliktelser.

Selskapets ledelse overvåker virksom- hetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm.

Norske tog reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved

spredt forfallsstruktur, tilgang til flere finansieringskilder i Norge og internas- jonal, samt tilstrekkelig likviditet til å dekke planlagt drifts-, investerings-, og refinansieringsbehov uten opptak av ny gjeld innenfor en tidsperiode på 12 måneder. Likviditeten består av bankinnskudd, sertifikater og kommit- erte trekkrettigheter og Norske togs revolverende trekkrettighet på 2 000 MNOK som forfaller i oktober 2021.

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittrateringer for langsiktig låneo- pptak på henholdsvis A+ (stable). Den høye kredittratingen gir Norske tog god tilgang på fremmedkapital.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2017:

Kredittrisiko

Kredittrisiko er det tap som selska- pet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Selskapets eksponering for kredittrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.

Selskapet har en stor kunde, NSB AS, og er derfor i liten grad utsatt for kredittrisiko.

Norske tog har risiko på motpartene i rente- og valutaderivatene og har fokus på motpartsrisikoen i finansielle transaksjoner.

Kredittrisiko reduseres gjennom spredning på flere motparter. Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at mot- parten i finansielle transaksjoner skal minimum ha A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Mot- partsrisikoen blir overvåket løpende. Norske tog har avtaler som regulerer juridiske motregnings rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med 4 banker.

Overskuddslikviditet plasseres i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid.

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år	2 - 5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	18 257	-	-	-
Lån	647 325	1 300 000	2 936 250	1 650 000
Nye tog	1 092 000	1 798 000	-	-
Varige driftsmidler	32 000	-	-	-

Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2017	2016
Bankinnskudd	360 499	1 245
Finansielle derivater	1 091 712	1 187 027
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	21 247	150 660
Sum	1 473 458	1 338 932

6. Derivater

	2017		2016	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutaswapper	1 091 712	27 943	1 187 027	-
Sum	1 091 712	27 943	1 187 027	-

Selskapet benytter ikke sikringsbokføring. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende. Derivater er klassifisert som kortsiktige eiendeler og forpliktelser.

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2017	2016
Periodens endring av virkelig verdi	-106 145	46 047
Akkumulert endring av virkelig verdi	-60 098	46 047

Rente- og valutaswapper

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2017 var 3 986 MNOK (2016: 2 286 MNOK). Per 31. desember 2017 varierte den faste renten fra 1,46 % til 2,34 % (2016: 1,14 % til 2,14 %) og de flytende rentesatsene var i hovedsak 6M NIBOR + margin.

7. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Finansielle anleggsmidler	-	-	-	-	-	-
Derivater			1 091 712	1 187 027	1 091 712	1 187 027
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	21 247	150 660	-	-	21 247	150 660
Kontanter og bankinnskudd	360 499	1 245	-	-	360 499	1 245
Sum	381 746	151 905	1 091 712	1 187 027	1 473 458	1 338 932

Forpliktelser 31. desember	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	4 377 378	3 980 743	3 579 531	3 629 367	7 956 909	7 610 110
Derivater	27 943	-	-	-	27 943	-
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld eksklusive lovpålagte forpliktelser		-	18 258	562 870	18 258	562 870
Sum	4 405 321	3 980 743	3 597 789	4 192 237	8 003 110	8 172 980

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2017:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	1 091 712	-	1 091 712
Sum eiendeler	-	1 091 712	-	1 091 712
Lån og påløpte renter	-	4 377 378	-	4 377 378
Derivater benyttet til sikring	-	27 943	-	27 943
Sum forpliktelser	-	4 405 321	-	4 405 321

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2016:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	1 187 027	-	1 187 027
Sum eiendeler	-	1 187 027	-	1 187 027
Lån og påløpte renter	-	3 980 743	-	3 980 743
Sum forpliktelser	-	3 980 743	-	3 980 743

8. Kontanter og bankinnskudd

I 2016 var Norske tog en del av NSB-konsernet. NSB AS var konsernkonto innehaver av selskapets kassekredittkonto. Selskapets driftskonti som inngikk i konsernkontosystem representerte et mellomværende med NSB AS.

	2017	2016
Kontanter og bankinnskudd	360 499	1 245

Herav bundne skattetrekkmidler 1 282 TNOK (2016: 1 245 TNOK)

9. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Ordinære aksjer	Overkurs(TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2017	100	100	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2017	100	100	2 300 000	2 400 000

Selskapet har kun én aksjeklasse, hver aksje er pålydende NOK 1.000.000,-.

10. Lånegjeld

Langsiktige lån	2017	2016
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	4 093 840	4 220 292
Obligasjonslån målt til amortisert kost	3 243 376	3 243 376
Sum	7 337 216	7 463 668

Kortsiktige lån	2017	2016
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	146 111	146 442
Andre lån	501 524	-
Sum	647 635	146 442
Sum lån	7 984 851	7 610 110

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2017	Kortsiktig gjeld	Langsiktig gjeld
Inngående balanse	146 222	7 463 668
Opptak av nye lån	1 049 941	-
Nedbetaling av lån	-549 946	-
Endring påløpte renter	888	-
Endring virkelig verdi	310	-126 452
Sum lån	647 415	7 337 216

Nominell verdi langsiktig rentebærende gjeld	2017	2016
1. januar	5 879 626	-
Endring under året	-	5 879 626
31. desember	5 879 626	5 879 626

Virkelig verdi av obligasjonslån som regnskapsmessig er målt til amortisert kost utgjør per 31.12.2017 TNOK 3 608 672 TNOK (2016: 3 645 102 TNOK).

Alle eksisterende obligasjonslåns-utstedelser er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle covenants, men en valgfri eierskapsklausul som omhandler at staten skal eie 100 % av Norske tog.

Norske tog har en syndikert trekkfasilitet på 2 000 MNOK som har et covenantskrav om minimum egenkapitalandel på 18 % frem til 31.12.2018, og 20 % egenkapitalandel deretter.

Virkelig verdi av kredittmarginen på obligasjonslån er basert på markedsobservasjoner fra banker og prisingen/kursen på obligasjonene i annenhånds markedet.

Selskapet er eksponert for renteendringer på lånene basert på følgende reprisingsstruktur:

Lån og swapper	2017	2016
6 måneder eller mindre	3 018 867	3 185 766
Over 6 måneder		-
Forfall for langsiktige lån er som følger:	2017	2016
Mellom 1 og 2 år	1 300 000	1 314 988
Mellom 2 og 5 år	2 936 250	2 611 574
Over 5 år	1 650 000	3 537 106
Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2017	2016
Obligasjonslån	NOK 2,53	2,35

Beregnet effektiv rente inkluderer effekt av rentederivater. Selskapet har sikret all eksponering i CHF. Balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Endringer av virkelig verdi på lån	2017	2016
Periodens endring av virkelig verdi	-104 559	44 945
Akkumulert endring av virkelig verdi	-59 614	44 945
Balanseført verdi av konsernets lån i ulike valutaer er som følger:	2017	2016
NOK	4 606 603	4 124 569
CHF	3 378 248	3 485 541
Sum	7 984 851	7 610 110
Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2017	2016
Flytende rente		
- Utløper innen ett år		-
- Utløper etter mer enn ett år	2 000 000	2 000 000
Sum	2 000 000	2 000 000

Norske tog AS sine langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til oktober 2021.

11. Skatter

Utsatt skatt nettoføres når selskapet har en juridisk rett til å motregne utsatt skattefordel mot utsatt skatt i balansen og dersom den utsatte skatten er til samme skattemyndighet. Følgende beløp har blitt nettoført:

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2017	2016
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-9 613	-1 179
Skattekostnad	-9 613	-1 179
Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2017	2016
Årets betalbare skattekostnad	-	-
Betalbar skatt i balansen	-	-

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2017	2016
Årsresultat før skatt	152 124	-4 921
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (24 %)	36 510	-1 229
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	76	1
Andre ikke skattepliktige inntekter		-
Virkning av endringer i skatteregler og -satser	-26 973	49
Skattekostnad	9 613	-1 179
Effektiv skattesats	6 %	24 %

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2017	01.01.	Effekt prinsipp endr.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Konsern-bidrag	Ført direkte mot EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)							
Driftsmidler	-2 549 559	-	-894 394	-	-	-	-3 443 953
Fordringer	-22	-	22	-	-	-	-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	198	-	1 698	-	-	-	1 896
Pensjonsforpliktelse	8 222	-	-164	2 774	-	-	10 832
Avsetning for forpliktelser	500	-	-500	-	-	-	-
Nedskrivninger	-	-	-	-	-	-	-
Gevinst- og tapskonto	-	-	-	-	-	-	-
Underskudd til fremføring	2 549 825	-	740 892	-	-2 549 825	-	740 892
Annet	-	-	-	-	-	-	-
Sum brutto midlertidige forskjeller	9 164	-	-152 446	2 774	-2 549 825	-	-2 690 333
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	9 164	-	-152 446	2 774	-2 549 825	-	-2 690 333
Netto utsatt fordel/forpliktelse 24%	2 199	-	-36 587	666	-611 958	-	-645 680
Effekt endring skattesats	-92	-	1 567	-70	25 498	-	26 903
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 23%	2 107	-	-35 020	596	-586 460	-	-618 777

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2016	01.01.	Effekt prinsipp endr.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Kons-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)							
Driftsmidler	-	-	-2 549 559	-	-	-	-2 549 559
Varer	-	-	-	-	-	-	-
Fordringer	-	-	-22	-	-	-	-22
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-	-	198	-	-	-	198
Pensjonsforpliktelse	-	-	3 972	4 250	-	-	8 222
Avsetning for forpliktelser	-	-	500	-	-	-	500
Nedskrivninger	-	-	-	-	-	-	-
Gevinst- og tapskonto	-	-	-	-	-	-	-
Underskudd til fremføring	-	-	2 549 825	-	-	-	2 549 825
Annet	-	-	-	-	-	-	-
Sum brutto midlertidige forskjeller	-	-	4 914	4 250	-	-	9 164
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	-	-	4 914	4 250	-	-	9 164
Netto utsatt fordel/forpliktelse 25%	-	-	1 228	1 063	-	-	2 291
Effekt endring skattesats	-	-	-49	-43	-	-	-92
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 24%	-	-	1 179	1 020	-	-	2 199

Utsatt skattefordel

	2017	2016
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	172 841	616 004
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	491	120
Sum	173 332	616 124

Utsatt skatt

	2017	2016
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-792 109	-613 340
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-	-585
Sum	-792 109	-613 925
Utsatt skatt i balansen	-618 777	2 199

12. Personalkostnader

	2017	2016
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	29 617	5 455
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 13)	3 606	659
Andre personalkostnader	1 509	-
Personalkostnader viderefakturert fra NSB	-	3 359
Sum	34 732	9 473

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for nærstående parter (note 22).

	2017	2016
Gjennomsnittlig antall årsverk	30	32
Gjennomsnittlig antall ansatte	30	32

Beregningen er basert på en vekting av faktiske antall årsverk gjennom året.

13. Pensjoner og lignende forpliktelser

Generelt

Selskapet har pensjonsordninger knyttet til alder-, uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger og hvordan disse er organisert.

Ytelsesordninger i Norge

Selskapet har flere kollektive pensjonsordninger som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningen i selskapet tilfredsstiller kravene iht. Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 29 aktive og en pensjonist. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.

Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Selskapet har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 29 aktive medlemmer samt en pensjonist.

Ytelsesbaserte tilleggsordninger for alders- og etterlattepensjon for toppledere er ikke fonderte og dekkes over drift.

I tabellene nedenfor er arbeidsgiveravgift med nominelle satser inkludert i årets kostnad og netto pensjonsforpliktelse.

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2017	2016
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	68 232	59 677
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-49 961	-42 938
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	18 271	16 739
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	18 271	16 739

Endring i balanseført netto forpliktelse:

Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	16 739	10 000
Årets aktuarielle avvik	2 428	3 724
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	3 225	1 184
Netto finansposter pensjon	334	58
Årets innbetaling til ordningene	-4 455	-
Planendringer under året	-	1 773
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 31. desember	18 271	16 739

Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet

Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3 606	659
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 13	3 606	659
Årets finansposter pensjoner	334	58
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	3 940	717

Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

Tabellen nedenfor viser estimat for potensielle effekter ved en endring forutsetninger av vesentlig betydning for ytelsesbaserte pensjonsplaner i Norge. Faktiske resultater kan i vesentlig grad avvike fra disse estimatene.

	Diskonteringsrente		Årlig lønnsvekst	Økning i G	
	1 %	-1 %	-1 %	1 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	(-23 %)	(25 %)	(-19 %)	(9 %)	(-11 %)
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpliktelse per 31.12. angitt i %	(-17 %)	(23 %)	(-12 %)	(8 %)	(-9 %)

Populasjonen er preget av høy pensjonistbestand og høy gjennomsnittsalder på de aktive som påvirker sensitivitetsanalysen.

De siste års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

	2017	2016
Resultatregnskap		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3 606	659
Resultatført estimatavvik	2 774	4 249
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	6 380	4 908
Netto rentekostnader pensjon	334	58
Sum pensjonskostnad	6 714	4 966

Balanse

Beregnet totale pensjonsforpliktelser	68 232	59 677
Pensjonsmidler	-49 961	-42 938
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	18 271	16 739
Ikke resultatført estimatavvik (korridor)	-	-
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	18 271	16 739

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge

	2017	2016
Diskonteringsrente	2,40%	2,60%
Forventet avkastning	2,40%	2,60%
Gjennomsnittlig lønnsvekst	2,50%	2,35%
G-regulering	2,25%	2,50%
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	1,50%	1,75%
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10%	14,10%

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2017

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortinnsrett (OMF) og utgjør 2,5 %. Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserate iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1 % (inkl karrieretillegg) og inflasjon på 1,5 % med noen individuelle tilpasninger. Regulering av pensjoner under utbetaling følger i hovedsak gjennomsnittlig lønnsvekst (tilsvarende G-regulering) fratrukket en fast faktor på 0,75.

For de demografiske faktorer er tariffene K 2013 og IR 73 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførisiko.

Gjennomsnittlig forventet levealder for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K2013 være:

Mann 20,5 år
Kvinne 23 år

Statens Pensjonskasse varslet høsten 2017 om at det fra 01.01.2018 innføres endringer for ansvaret for regulering av oppsatte rettigheter i statlig fristilte virksomheter. Det actuarielle avviket for 2017 påvirkes av denne endringen, og det har medført en økning i selskapets pensjonsforpliktelse per 31.12.2017.

Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

Gjennom ytelsesbaserte ordninger er selskapet påvirket av en rekke risikoer som følge av usikkerhet i forutsetninger og fremtidig utvikling. De mest sentrale risikoene er beskrevet her:

Forventet levetid

Selskapet har påtatt seg en forpliktelse til å utbetale pensjon for de ansatte livet ut. Økning i forventet levealder blant medlemsmassen medfører en økt forpliktelse for selskapet.

Avkastningsrisiko

Selskapet blir påvirket ved en reduksjon i faktisk avkastning på pensjonsmidlene, som vil medføre økt nettoforpliktelse.

Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

Selskapets pensjonsforpliktelse har risiko knyttet til både inflasjon og lønnsutvikling, selv om lønnsutvikling er nært knyttet til inflasjonen. Høyere inflasjon og lønnsutvikling enn hva som er lagt til grunn i pensjonsberegningene, medfører økt forpliktelse for selskapet.

14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2017	2016
Leverandørgjeld	351	733
Konsernintern leverandørgjeld	-	525 033
Skyldig offentlige avgifter	1 251	1 164
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	17 907	37 026
Sum	19 509	563 956

Andel av gjeld til andre nærstående parter er i 2017 2 521 TNOK (2016: 1 021TNOK).

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder gjeld ved oppussing av lokaler, midtlivs oppgradering av tog, nytt ERP system og andre mindre kostnader.

15. Andre avsetninger for forpliktelser

Avsetning for forpliktelser 2017	Forurensing	Tap på kontrakter	Annet	Sum
Inngående balanse	-	-	-	-
Endret avsetning i året	-	-	-	-
Benyttet i løpet av året	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-

Klassifikasjon i balansen	2017	2016
Andel langsiktig gjeld		

Yrkesskade

Det er ikke foretatt avsetninger i regnskapet til å dekke estimert forpliktelse basert på forventninger til saker som er under behandling, samt ikke rapporterte, men påregnelige saker.

Rettstvister

Norske tog AS kan bli innblandet i tvister der en del av dem vil bli prøvd for rettsapparatet. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlighetsovervekt og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger i regnskapet.

16. Tap på kontrakter

Det er vurdert at det ikke er nødvendig for Norske tog å foreta en avsetning i 2017 for fremtidig tap på kontrakter i virksomheten.

17. Av- og nedskrivninger

	2017	2016
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 3)	642 522	126 803
Årets nedskrivninger varige driftsmidler (note 3)	-	-
Sum	642 522	126 803

Varige driftsmidler og tap på kontrakter

For å etterprøve balanseførte verdier er det foretatt beregninger av bruksverdi. Bruksverdien er beregnet for hver kontantstrømgenererende enhet (CGU). Beregning av bruksverdi er foretatt for de anbudene hvor det er indikasjoner på varig verdifall på anleggsmidlene.

I tillegg til evaluering av balanseførte verdier etter IAS 36, vurderes eksisterende kontrakter for eventuelle ytterligere avsetninger etter IAS 37. Disse vurderingene måler selskapets løpende nåverdi av fremtidige forventede kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter i den enkelte kontrakt, der estimerte utbetalinger omfatter alle fremtidige uungåelige driftskostnader som må påregnes. Avsetningen begrenses til det laveste beløp ved å fortsette eller gå ut av kontrakten. Avsetningen reverseres over gjenværende løpetid i kontrakten.

I de fremtidige kontantstrømmene for vurderinger etter IAS 36 og IAS 37 er det benyttet følgende hovedforutsetninger:

Vekstrate	2,0 %	
Diskonteringsrente	7,0 %	vurderinger etter IAS 36
Lånerente	3,0 %	vurderinger etter IAS 37

18. Andre kostnader

	2017	2016
Salgs- og administrasjonskostnader	1 157	931
Energi og brensel vedr. drift	-	-
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	28 809	104
Andre driftskostnader	21 851	2 436
Sum	51 817	3 471
Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):		
Lovpålagt revisjon	500	80
Skatterådgivning	-	-
Andre tjenester utenfor revisjon	101	
Sum	601	80

19. Finansielle poster

	2017	2016
Renteinntekter	59 720	3 825
Andre finansinntekter	58 458	-
Netto valutagevinster/tap	2 429	-
Sum	120 607	3 825

Rentekostnader	-226 618	-42 055
Andre finanskostnader	-7 137	-34 234
Netto valutagevinster/tap	-108	-59
Sum	-233 863	-76 348
Netto finansposter pensjon	-334	-58
Urealiserte verdiendringer	-1 896	-199
Sum finansielle poster	-115 486	-72 780

20. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi.

	2017	2016
Urealisert rente og valutasikringsderivater	14 864	44 748
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	-16 760	-44 947
Sum urealisert verdiendringer finansposter	-1 896	-199

21. Leiekostnader

	2017	2016
Leie av maskiner/utstyr, ikke balanseførte driftsmidler	131	-
Leie av eiendom	3 890	677
Sum	4 021	677

22. Nærstående parter

Norske tog har følgende nærstående parter:

Eier

Samferdselsdepartementet er 100 % eier av Norske tog. Andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet vil være nærstående part med Norske tog, dette gjelder også NSB-konsernet.

Togmateriell eid av NSB AS ble skilt ut og overført til Norske tog ved virksomhetsoverdragelse per 14. oktober 2016. Samme dato ble 32 NSB ansatte overført til Norske tog. Kjøpsvederlag for togmateriellet var 8 558 MNOK. I tillegg til togene ble også en pensjonsforpliktelse på 10 MNOK på de nevnte ansatte overført med tilsvarende kompensasjon fra NSB. Vederlaget for virksomhetsoverdragelsen ble gjort opp ved utstedelse av gjeldsbrev fra NSB AS. Verdien av togene ble beregnet på grunnlag av neddiskontert framtidig kontantstrøm med bruk av risikjustert diskonteringsrente. Verdssettelsen av virksomheten er gjennomført av Kjelstrup & Wiggen Consulting AS. Som del av virksomhetsoverdragelsen overtok Norske tog AS anlegg under utførelse fra NSB AS per 31.12.16.

Obligasjonslån og tilhørende basis-swapper ble i henhold til «avtale om oppgjør av fordring ved overtagelse av låne- og derivatforpliktelser» overført fra NSB AS til Norske tog per 9. desember 2016. Vederlaget for overføring av obligasjonslånet til Norske tog AS er fastsatt på markedsmessige vilkår. Vederlaget ble fastsatt på grunnlaget av nominell restgjeld og tilhørende swapper verdsatt til virkelig verdi på transaksjonsdagen ved beregning av forskjellen mellom

- Forventet nåverdi mellom lån og tilhørende swapper som overføres og
- Alternativ finansiering for Norske tog på overtagelsestidspunktet

Styret avga redegjørelse etter aksjeloven § 3-8 i forbindelse med at selskapet inngikk avtale med selskapets aksjonær om erverv av virksomhet.

Selskap i samme konsern

Norske tog var regnskapsmessig kun en del av NSB-konsernet i 2016. For 2016 var alle datterselskap, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter til NSB AS, nærstående parter av Norske tog. For 2017 vil disse selskapene fremdeles være nærstående parter, men da på grunn av at de er indirekte eid av Samferdselsdepartementet.

Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av Norske tog.

Nedenfor følger oversikt over transaksjoner, mellomværende og sikkerhetsstillelser med nærstående parter:

Salg av varer og tjenester	2017	2016
Salg av andre varer og tjenester	996 313	268
Salg selskap i samme konsern	-	207 338
Sum	996 313	207 606

Kjøp av varer og tjenester	2017	2016
Kjøp av varer og tjenester	602 482	91 228

Mellomværende med nærstående parter som følge av kjøp og salg av varer og tjenester:

Fordringer på	2017	2016
Selskaper i samme konsern	-	150 439
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	822	181
Sum	822	150 620

Gjeld til	2017	2016
Selskaper i samme konsern	-	525 033
Tilknyttede selskaper	-	-
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	2 521	-
Sum	2 521	525 033

Lån til

Selskaper i samme konsern

Det er ingen lån til nærstående parter.

Ytelser til ledende ansatte og styret (Tall i TNOK) 2017

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Total ytelse	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	1 882	125	2 007		249
Sum					2 007	

2016

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Total ytelse	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	333	25	358		-
Sum					358	

Øystein Risan har vært ansatt i selskapet fra 01.09.2016.

Det utbetales ikke styrehonorar til styrerepresentanter som er ansatt hos eier. De ansatte er medlemmer i kollektive pensjonsordninger. Godtgjørelsen til ansatte i styret er opplyst inklusive lønn som de mottar som medarbeidere i virksomhetene. Det er ingen ytterligere pensjonsavtale for på administrerende direktør utover den kollektive pensjonsordningen.

23. Betingede utfall

Selskapet startet virksomheten 15.10.2016, og det har ikke oppstått betingede forpliktelser knyttet til rettslige krav i forbindelse med den ordinære driften.

24. Hendelser etter balansedagen

Etter balansedagen er det ikke fremkommet forhold av vesentlig betydning for å kunne bedømme selskapets resultat og stilling.

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2017

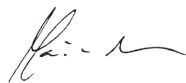
Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2017 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av selskapets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvise oversikt av viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet.

Oslo, 9. mars 2018



Rolf Bergstrand
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Vidar Larsen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør

Til generalforsamlingen i Norske Tog AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Norske Tog AS' årsregnskap som består av balanse per 31. desember 2017, resultatregnskap, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2017, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2017. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet. Vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene.

Beskrivelse av sentrale forhold	Hvordan vår revisjon adresserte sentrale forhold
<p><i>Balanseført verdi av togmateriell</i></p> <p>Det vises til note 1 for informasjon om selskapets prosess for vurdering av balanseført verdi av driftsmidler. Balanseført verdi av selskapets driftsmidler er NOK 9,7 mrd. per 31.12 2017 og utgjør en betydelig andel av selskapets eiendeler.</p> <p>Driftsmidlene består i hovedsak av togmateriell som er produsert og spesialtilpasset for togvirksomhet i Norge. Selskapet vurderer løpende forventet brukstid, leieinntekt og restverdi på driftsmidlene for å vurdere om det er indikasjoner på verdifall på balanseført verdi av togmateriell.</p>	<p>Vi har vurdert selskapets internkontroll som er etablert for å underbygge balanseført verdi av driftsmidlene, herunder prosesser for å identifisere og vurdere nedskrivningsbehov på togmateriellet.</p> <p>Vi har utfordret selskapets ledelse i forhold til om det forelå indikasjoner på verdifall, og har gjennomgått og vurdert selskapets dokumentasjon i forhold til indikatorer på verdifall i perioden.</p>

Beskrivelse av sentrale forhold	Hvordan vår revisjon adresserte sentrale forhold
<p><i>Balanseført verdi av togmateriell</i></p> <p>Dersom det er indikasjoner på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi gjennomføres en nedskrivningsvurdering med utgangspunkt i nåverdieregning av fremtidige kontantstrømmer.</p> <p>Som følge av at togmateriell utgjør en vesentlig del av selskapets eiendeler, der endringer i brukstid, leieinntekt og restverdi kan medføre et nedskrivningsbehov, er vurdering av balanseført verdi av togmateriell et sentralt forhold ved revisjonen.</p>	

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av årsberetningen, redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et regnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe realistisk alternativ til dette.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoen, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av regnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i regnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke fortsetter driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med dem som har overordnet ansvar for styring og kontroll blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Av de sakene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av årsregnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse sakene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av saken, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at en sak ikke skal omtales i beretningen siden de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at saken blir omtalt.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000

«Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 13. mars 2018
Deloitte AS



Eivind Skaug
statsautorisert revisor

Tabeller og figurer

Tabeller

1. Investeringstakt Stadler Flirt	32
---	----

Figurer

1. Kundetilfredshet	29
2. Passasjerenes tilfredshet med kjøretøy	29
3. Forventet årlig vekst i kapasitetsetterspørsel	32
4. Norske togs flåte og alder	33
5. Innstillinger pga feil på kjøretøy per linje per måned	39
6. Feil på kjøretøy	39
7. Antall innstillinger i 2017	39
8. Forsinkelsestimer 2017	39
9. Forfall obligasjonslån	45
10. Egenkapitalandel	45
11. Avkastning	45
12. Medarbeidere og årsverk	51
13. Andel kvinner	51
14. Andel kvinnelige ledere	51
15. Andel minoritetsbakgrunn	51
16. Sykefravær	51
17. Medarbeidertilfredshet	51
18. Resultat av vesentlighetsanalysen	60

Bilder

Hjul med profil P8	Omslag
P8 er standardprofilen som benyttes i Norge.	
Detalj på boggi	19
Boggier utgjør en betydelig andel av totalverdien til kjøretøyene.	
Vindu	20
Vinduene på Type 74/75 har gummiprofil med låselist for at vindusbytte skal kunne utføres raskt.	
Takmontert trykkluftør på Flirt	24
Mye av det tekniske utstyret på Flirt er takmontert fordi det er lavgulv i alle inngangspartiene. Takmontering hindrer også oppbygging av snø under vognen.	

Snøplog på Flirt	40
Plogen på norske tog er spesialtilpasset for å kaste snøen 45 grader til siden.	
Rotor til traksjonsmotor	46
Kollisjonsabsorbent	52
Kollisjonsabsorbenten har geometri som sikrer at kollisjonskraften opptas i deformasjonselementer på Flirt.	
Innfestning av bremsekloss på boggi	62
Løsningen finnes på lokomotivene Di4 og EL18.	
Strømvtager med toppstykke	67
Luftslange til autodrop funksjon på Flirt.	
Hjulskive	68
Luftfilter	74
Takmonterte klimaanlegg på Flirt.	



Konsept, design og produksjon:
Uniform

Rådgivning og tekst:
Langs linjen / Sigrid Elsrud

Foto side 19, 20, 24, 40, 46, 52, 62, 67, 68, 74 og omslag:
Johan Holmquist

Portrettfoto side 15, 49 og 71:
Tommy Andresen

Illustrasjonsfoto side 12:
Unsplash / Andrew Coelho

Trykk:
ETN Grafisk

Norske tog AS

Besøksadresse

Munkedamsveien 62A, 0270 Oslo

Postboks

Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

E-post

post@norsketog.no

Web

norsketog.no

