



Norske
tog

Årsrapport 2019

Innhold

Innledning	3
Administrerende direktørs kommentar	16
Våre mål	22
Organisasjon	26
Bærekraft og samfunnsansvar	32
Årets artikler	42
Eierstyring og selskapsledelse	62
Styrets årsberetning	68
Regnskap	74
Revisors beretning	112

Norske togs flåte

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

Type 5

Underserier: A5-1

B5-3

B5-5

BC5-3

FR5-1



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

Type 69

Underserier: Type 69 GA

Type 69 D



43 130 km/t 69C har 286 seter, 69D har 302/303 seter, 69G har 269 seter og 69H har 238/240 seter * 📍 Lokaltog Østland

Type 70



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

Type 74



36 200 km/t 240* 📍 Regiontog Østlandet

Type 92



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

Type 93



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


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, BC7 har familieavdeling og FR7 er restaurantvogn



Type 69 H

Type 69 CII

let og Arendalsbanen

 Serie B er to vognsett med færre seter

Type 72



Type 73

Underserier: Type 73A



 36  160 km/t  310*  Lokaltog Østlandet og Jærbanen

 20  210 km/t

Type 75




 79  200 km/t  295*  Lokaltog Østlandet og Gjøvikbanen

Di 4



 5  140 km/t

 Dag/nattog Nordlandsbanen

WLAB 2




 20  150 km/t  30

 Nattog alle hovedstrekninger

EI 18



 17  200 km/t

 Dag/nattog Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen



☞ 204* 📍 Regiontog Østfoldbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen Ⓞ 73B har 249 seter og benyttes kun på Østfolbanen



- ☞ Antall
- 🌀 Maks hastighet
- ☞ Antall seter
- * Per togsett
- ** Per vogn
- 🛏️ Senger per vogn
- 📍 Bruksområde
- Ⓞ Annet

Milepæler

8. februar 2019

Mottok siste FLIRT-tog på opsjon 3 i kontrakten med Stadler. Dette ble levert i henhold til plan.

17. juni 2019

Trafikkpakke 2 Nord ble tildelt svenskeide SJ Norge. De tar over driften i juni 2020.

9. desember 2019

Trafikkpakke 3 Vest, Bergensbanen, tildelt Vy Tog. Vy Tog tar over driften i desember 2020.

10. desember 2019

Midler bevilget over statsbudsjettet 2020 til oppgradering av Type 72 (Østlandet og Jærbanen). Dette er et tiltak som vil bedre reiseopplevelsen for passasjerene og skape et bedre arbeidsmiljø for lokførere og konduktører.

10. desember 2019

Stortinget bevilget midler til kjøp av 30 nye togsett. Disse vil erstatte gamle togsett på strekningen Ski – Oslo – Stabekk. Det er ønskelig at de nye togsettene har bedre kapasitet og komfort for de reisende enn dagens kjøretøy.

15. desember 2019

Oppstart for Go-Ahead Trafikkpakke 1 Sør – Sørlandsbanen og Jærbanen.

Dette er Norske tog

Norske togs virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell*, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurranse-nøytrale vilkår. Selskapet skal ha effektiv drift.

Selskapet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Selskapet er et ledende fagmiljø innen innkjøp, tilpasning og forvaltning av jernbanekjøretøy. Norske tog følger den teknologiske utviklingen, kjenner den internasjonale bransjen og har spisskompetanse på norske forhold.

Norske tog AS eies 100 prosent av Staten, ved Samferdselsdepartementet, og er et kategori 3-selskap, som innebærer at staten har en sektorpolitisk begrunnelse for eierskapet.

Finansielle nøkkeltall (MNOK)	2019	2018
Driftsresultat	392	426
Resultat før skatt	285	324
Årsresultat	222	279
Netto kontantstrøm**	-638	2 012
Arbeidskapital	1 232	1 955
Egenkapital	3 065	2 835
Egenkapitalandel	22,5 %	21,0 %
Avkastning på bokført egenkapital	7,8 %	10,9 %

*Følgende begreper inngår i togmateriell og kjøretøy: togmateriell, jernbanekjøretøy, tog, kjøretøy, persontog, materiell, togsett og persontogkjøretøy.

**Den negative netto kontantstrømmen skyldes blant annet forskuddsbetaling av tog på 572 MNOK i Q2 2019.

Jernbanereformen og Norske togs rolle

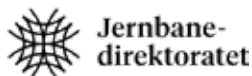


SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

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



Statens Havarikommisjon for
Transport



Jernbanedirektoratet
Koordinering, operativ styring og utvikling
av sektoren.



Statens jernbanetilsyn

BANE NOR

Bane NOR SF
Forvalter eksisterende og bygger
ny jernbaneinfrastruktur. Trafikk-
styring. Forvalter og utvikler
eiendom. Forretningsmessig
innretning.



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



Entur AS
Reiseplan og
billettering.



Vygruppen AS
Persontog, gods
og buss.



Mantena AS
Vedlikehold av
kjøretøy. Flyttes
til nytt departe-
ment 01.01.20.



Flytoget AS

Togselskaper, vedlikeholdsselskaper, entreprenører og leverandører

Konkurrerer om oppdrag.



SJ Norge AS
Persontog.



Go-Ahead
Nordic
Persontog.

■ Forvaltningsorganer

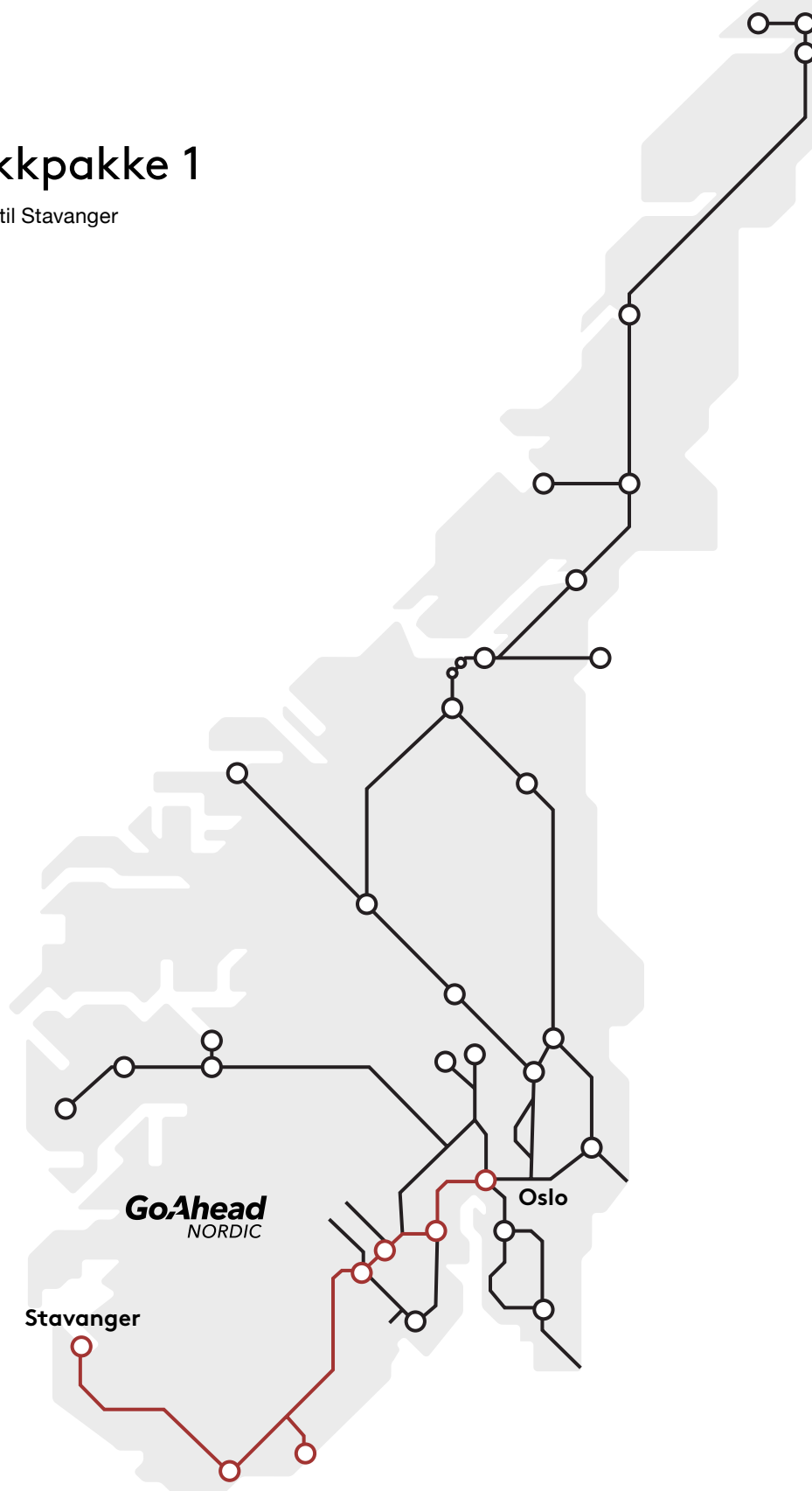
■ Statlig eide selvstendige enheter

■ Privat sektor

*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

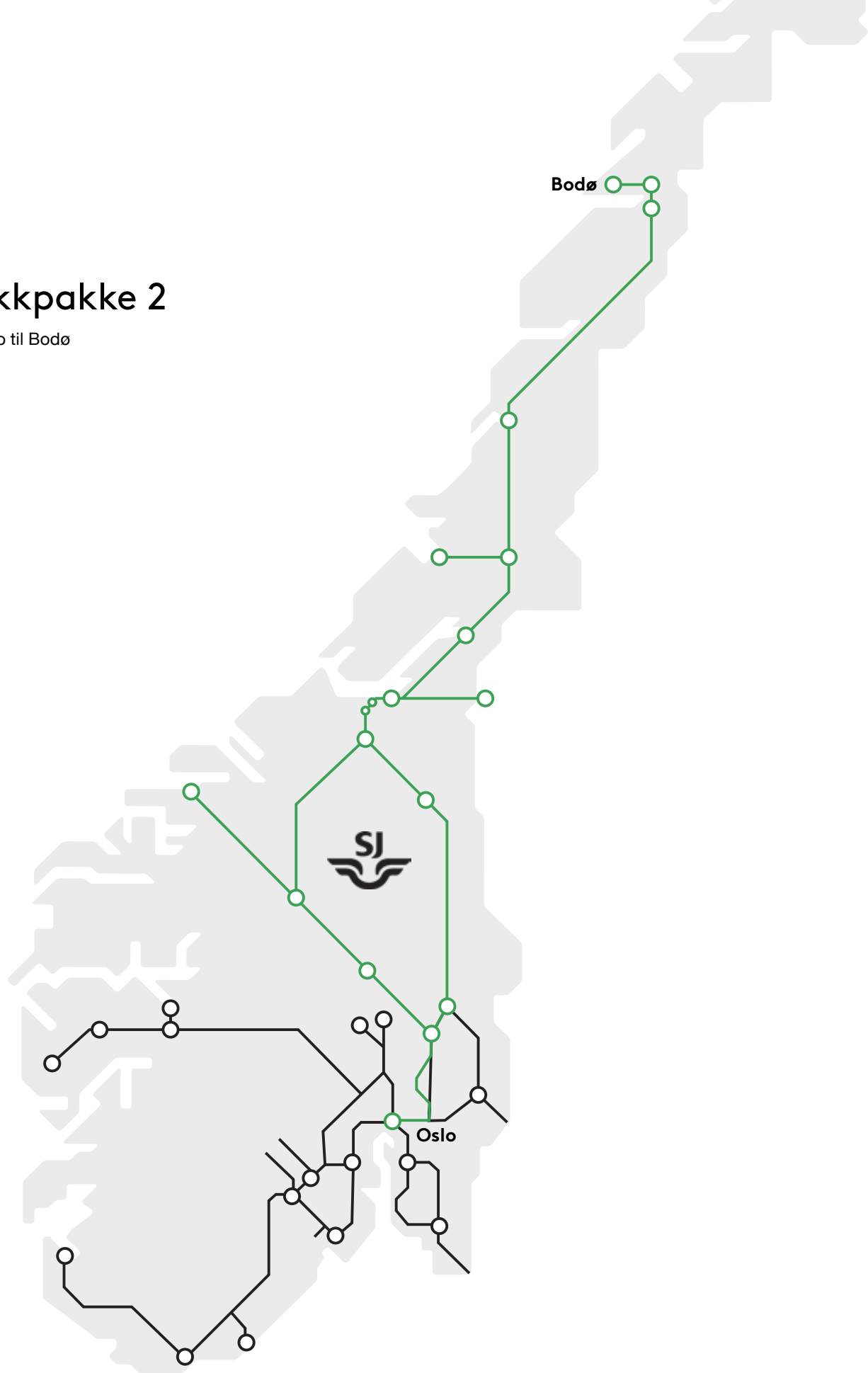
Trafikpakke 1

Sør – Oslo til Stavanger



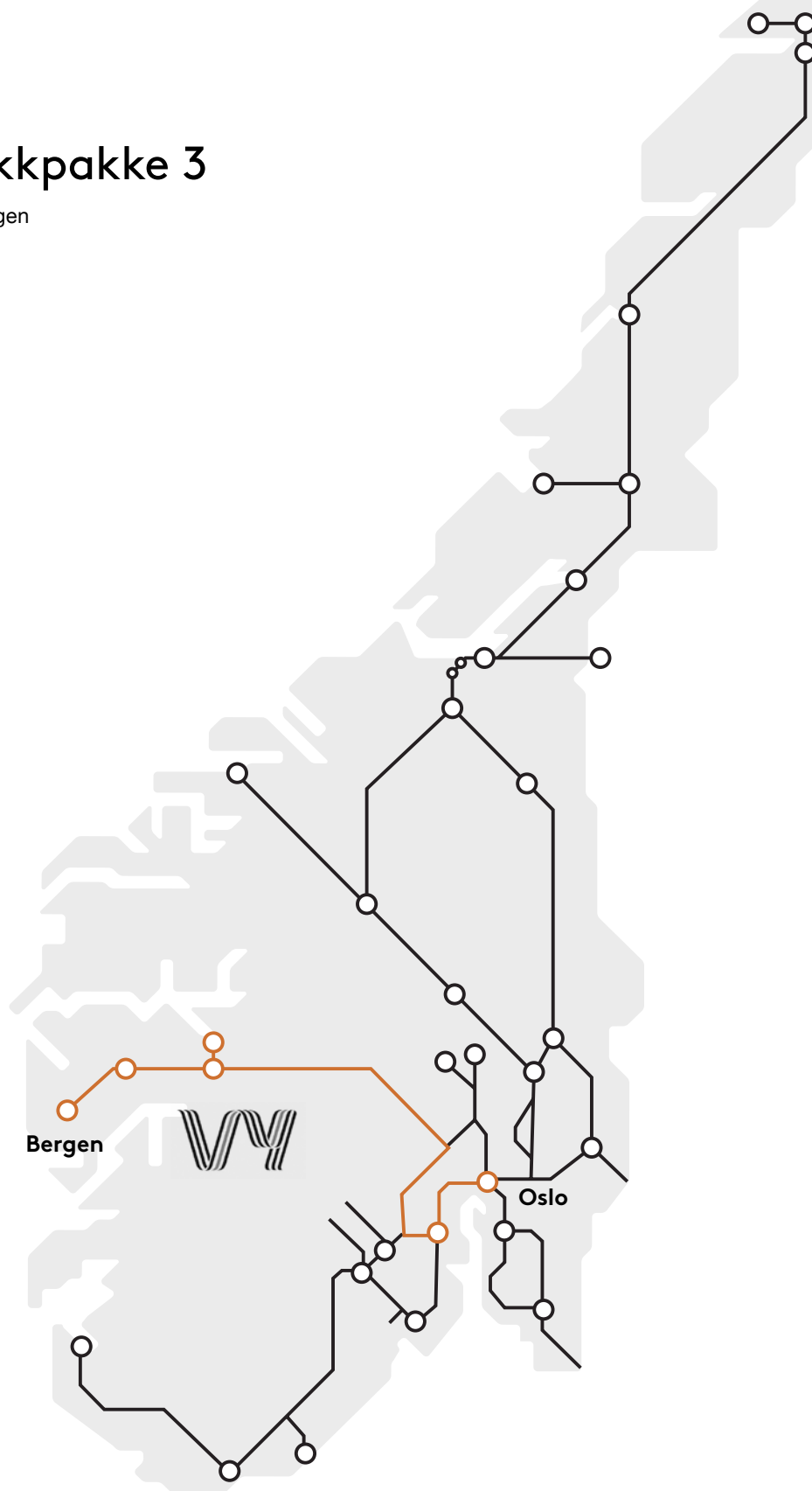
Trafikkpakke 2

Nord – Oslo til Bodø



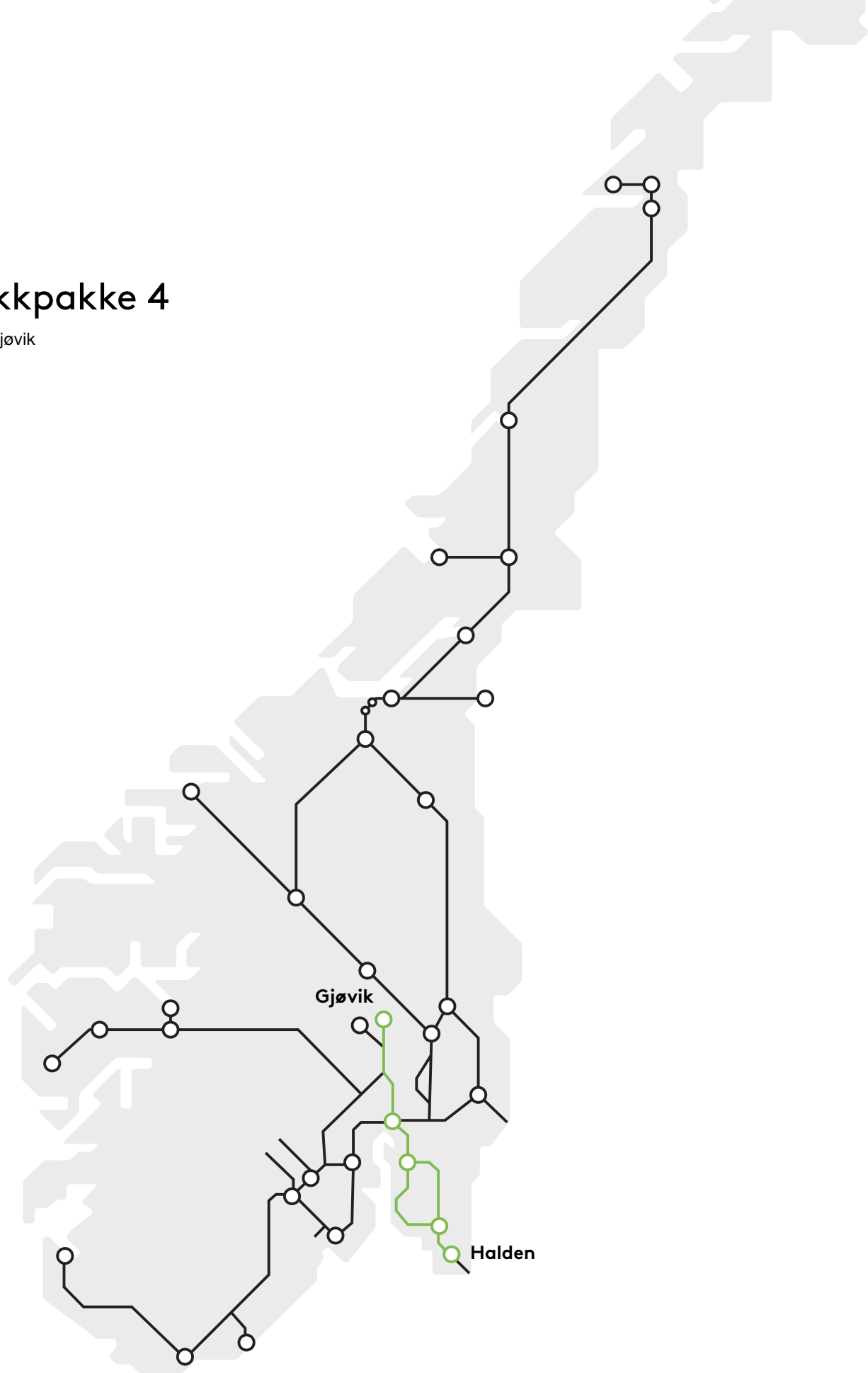
Trafikpakke 3

Oslo – Bergen

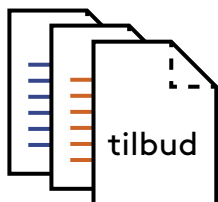


Trafikpakke 4

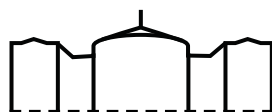
Halden – Gjøvik



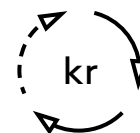
Forretningsmodell



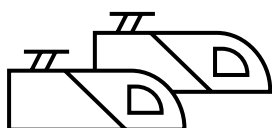
Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog



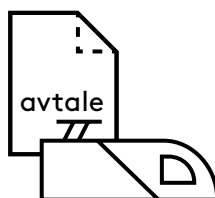
Det er opprettet en garantiordning der staten garanterer for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi, restverdigaranti



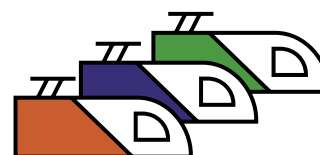
Norske tog finansierer sine kjøretøyanskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital



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



Jernbanedirektoratet kan pålegge togoperatørene å benytte Norske togs kjøretøy, og har valgt å gjøre dette for de avtalene som til nå er inngått (direktekjøpsavtaler med Vy, tidligere NSB, samt Trafikklpakke 1 Sør og Trafikklpakke 2 Nord)



Norske tog får sine inntekter gjennom utleie av kjøretøy

Norske tog i tall

259

togsett

Et Motorvognsett er en ikke-delbar togsammensetning som kan opereres som et tog. Per definisjoner det forutsatt at enhetens konfigurasjon kun kan endres i et verksted. Et Motorvognsett er satt sammen av enkeltkjøretøy med traksjon, eller av kjøretøy med og uten traksjon.

22

lokomotiver

Et Lokomotiv er en motorvogn (eller en kombinasjon av flere enkeltkjøretøy) som ikke er beregnet for å oppta nyttelast, og som i normal drift kan være frakoblet et tog og opereres uavhengig.

135

personvogntog

En Personvogn er et enkeltkjøretøy uten traksjon som kan frakte passasjerer i en fast eller variabel togsammensetning.

17

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. Det er et mål å redusere antall typer kjøretøy, for å få bedre innkjøpsbetingelser og redusere kostnader til drift og vedlikehold.

77

fornøyde passasjerer

Selv med nedgang på 2 poeng er flertallet av norske togpassasjerer fornøyde med kjøretøyene.

18,8 år

gjennomsnittsalder på dagens flåte

Målet er å anskaffe minimum ett kjøretøy per måned og fase ut de eldste og dårligste kjøretøyene først. På denne måten sikrer Norske tog en mer moderne kjøretøypark. Det er i 2019 faset inn 10 togsett og faset ut 2.*

*Gjennomsnittsalderen for 2018 skulle vært 18,5 år

34

ansatte

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

7,8 %

avkastning

For 2019 har Norske tog en avkastning på 7,8 %. Krav fra eier er 5 % avkastning.

A+

rating

Dagens rating fra Standard & Poors er A+. Målet er å opprettholde A+ rating.

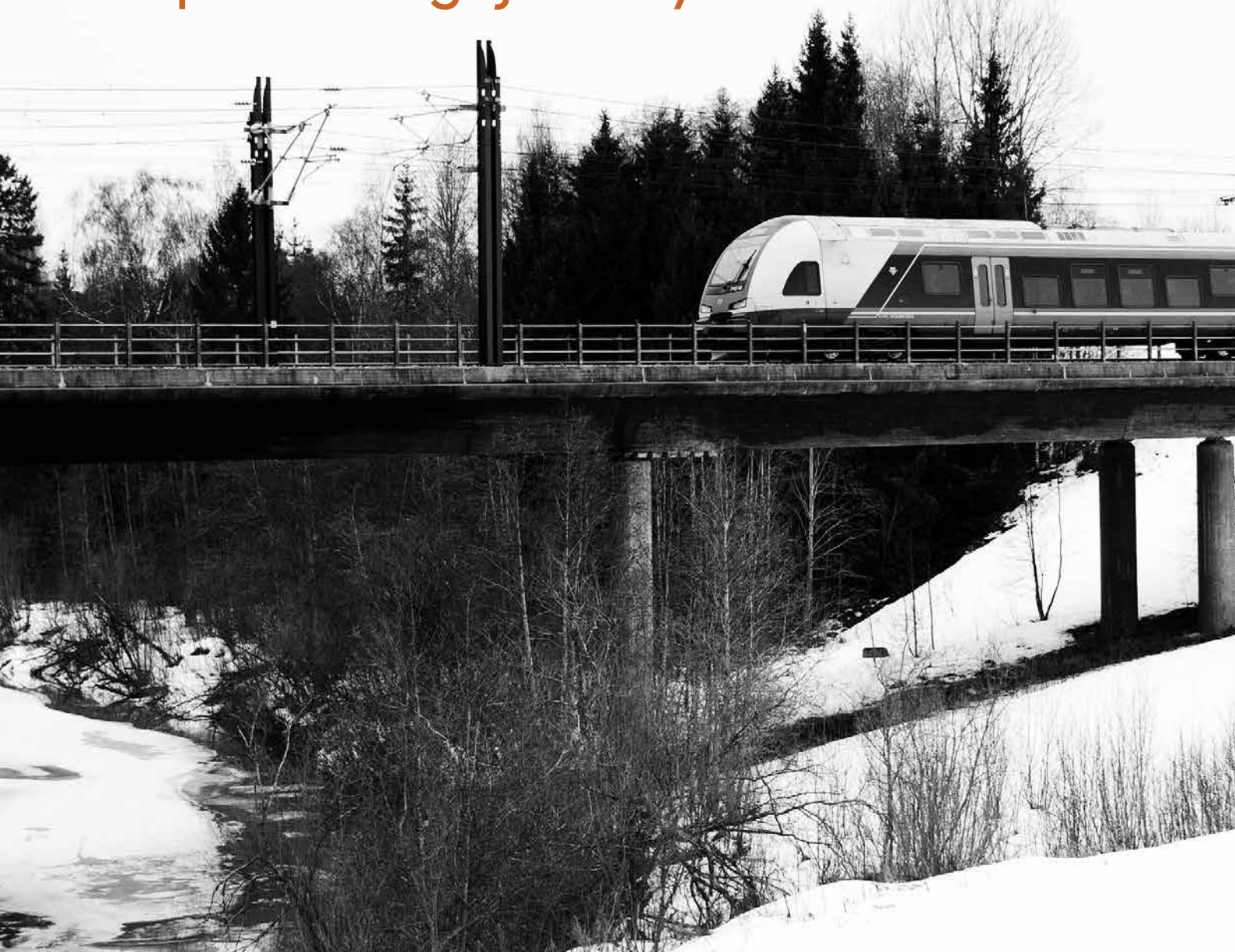
22,5 %

egenkapitalandel

Selskapet har en egenkapitalandel per 31.12.2019 på 22,5 %.

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 persontogtrafikk i Norge og til «Det grønne skiftet.»







Administrerende
direktørs kommentar



Norske tog gikk inn i 2019 vel vitende om at det kom til å bli et år med spennende utfordringer og jernbanehistorie som skulle skrives.

Særlig viktig var oppstarten av Trafikkkpakke 1 Sør (Sørlandsbanen og Jærbanen) med Go-Ahead og forberedelsene for anskaffelsen av nye lokaltog. Å sikre at eksisterende kjøretøy ruller og går hver dag er helt avgjørende, derfor er oppgradering av kjøretøyene av Type 72 som trafikkerer på Østlandet og Jærbanen viktig. Det samme gjelder anskaffelsene av kritiske komponenter for vedlikehold av kjøretøyene.

Finansiell handlefrihet

Norske tog har fått en nøkkelrolle i den norske jernbanesektoren. Selskapet har ansvar for å anskaffe tog og sikre at togoperatører som har vunnet trafikkkpakkene får leie kjøretøy i henhold til avtale med Jernbanedirektoratet. I tillegg til å levere kjøretøy til kundene våre, har Norske tog en viktig rolle i å tilrettelegge for en mer bærekraftig kollektivtransport. Sammen med resten av jernbane-Norge skal vi bidra til det grønne skiftet.

Vi er tilfredse med årets finansielle resultat, selv om det er noe svakere enn fjorårets. Dette skyldes i hovedsak et noe høyere tempo på oppgraderinger og modifikasjoner på eksisterende materiell. Vi er fornøyde med å se at selskapet har en solid drift som både tilfredsstillende eiers avkastningskrav samtidig som vi anskaffer nye tog og har brukt mer midler på å vedlikehold av togparken.

Norske tog finansierer fremtidige investeringer gjennom låneopptak og får inntekter gjennom utleie av tog. Det er viktig for oss at vi har lave finansieringskostnader, derfor har vi et mål om å opprettholde en høy kredittrating. Stabile rammevilkår er en avgjørende forutsetning for dette, sammen med tilstrekkelig egenkapital og likviditet.

For at Norske tog skal kunne levere på våre oppgaver må vi ha finansiell handlefrihet. En riktig finansieringsmodell gir handlefrihet til å anskaffe nødvendig kjøretøy i tide og å ha rom for nødvendig oppgradering av disse. Det er et premiss for at vi skal kunne levere på rollen vi har i jernbanefamilien, nemlig å levere sikre, tidsriktige og moderne kjøretøy til våre kunder. Det skal i neste omgang bidra til at de reisende får en best mulig opplevelse når de kjører tog i Norge. Norske tog jobber sammen med Samferdselsdepartementet for å finne en forbedret

finansieringsmodell som er fleksibel nok til at Norske tog får levert effektivt på oppdraget.

Norske tog skal tilby best mulig kjøretøy til våre kunder, og dermed de reisende. Vi kjenner på forventningene fra operatørene som ønsker å leie flere tog, men også fra de reisende som merker at kapasiteten mange steder er sprengt. Samtidig ser vi at det er større passasjervekst enn tidligere analyser har anslått at det kom til å være. Alle piler peker oppover, noe som innebærer at Norske tog må anskaffe mange nye kjøretøy de neste årene. Behovet ser ut til å være to tog i måneden mot ett tog i måneden som vi får levert nå.

Med Trafikkkpakke 4 Oslo/Østlandet på anbud i 2020 går vi en spennende tid i vente. Det er denne trafikkkpakken vi nå skal anskaffe nye lokaltog til.

Norsk jernbanehistorie er skrevet

Norsk jernbanehistorie ble skrevet da Go-Ahead startet opp trafikken på Sørlandsbanen og Jærbanen 15. desember. For første gang i historien skulle en annen operatør enn Vy (tidligere NSB) drifte ordinær persontogtrafikk i Norge på oppdrag fra staten.

Jernbanedirektoratet har tildelt kontrakter på ytterligere to Trafikkkpakker, Trafikkkpakke Nord til svenskeide SJ Norge og Trafikkkpakke Vest til Vy Tog. Dette betyr at vi får fire kunder og operatører av norsk jernbane i løpet av det neste året.

Dette er første gang Norske tog har mer enn en kunde. Vi har lagt ned mye arbeid for å finne gode måter å samarbeide på og løse de utfordringene som har dukket opp underveis. Det har vært viktig for oss å lytte og lære, dette tror vi er nøkkelen til en god kunderelasjon.

For operatørene er det helt kritisk at vognene fungerer. Blant kjøretøyene Go-Ahead nå drifter er Type 7 som går på Sørlandsbanen. Disse vognene har vært gjennom utbedring av sprekker i vognkassen. Dette er arbeid som har pågått gjennom store deler av 2019, og som vi må regne med vil pågå kontinuerlig så lenge vognene er i drift.

Ett år med mange viktige oppgaver

Hele organisasjonen har jobbet hardt det siste året og arbeidsmengden har vært stor. Vi har hatt mange og

store prosjektere som har pågått samtidig. Det er derfor en tilbakemelding vi må ta med oss når vi for året 2019 har en reduksjon i medarbeidertilfredsheten på 6 poeng, ned til 69. Vi er en liten organisasjon og da er det desto viktigere at vi lytter til våre medarbeidere og sikrer en god arbeidsplass.

Klare til å bestille nye lokaltog

En av de viktigste milepælene i 2019 var at Stortinget besluttet investeringsramme for anskaffelse av 30 nye lokaltog type 77, med en opsjon på ytterligere 170 tog.

Det er en lang prosess å anskaffe nye tog. For at vi skal ha kjøretøyene klare til 2024, har vi knapt med tid, derfor er prosessen for anbudskonkurransen påbegynt. Konkurransesgrunnlaget ble sluttført og kvalitetssikret

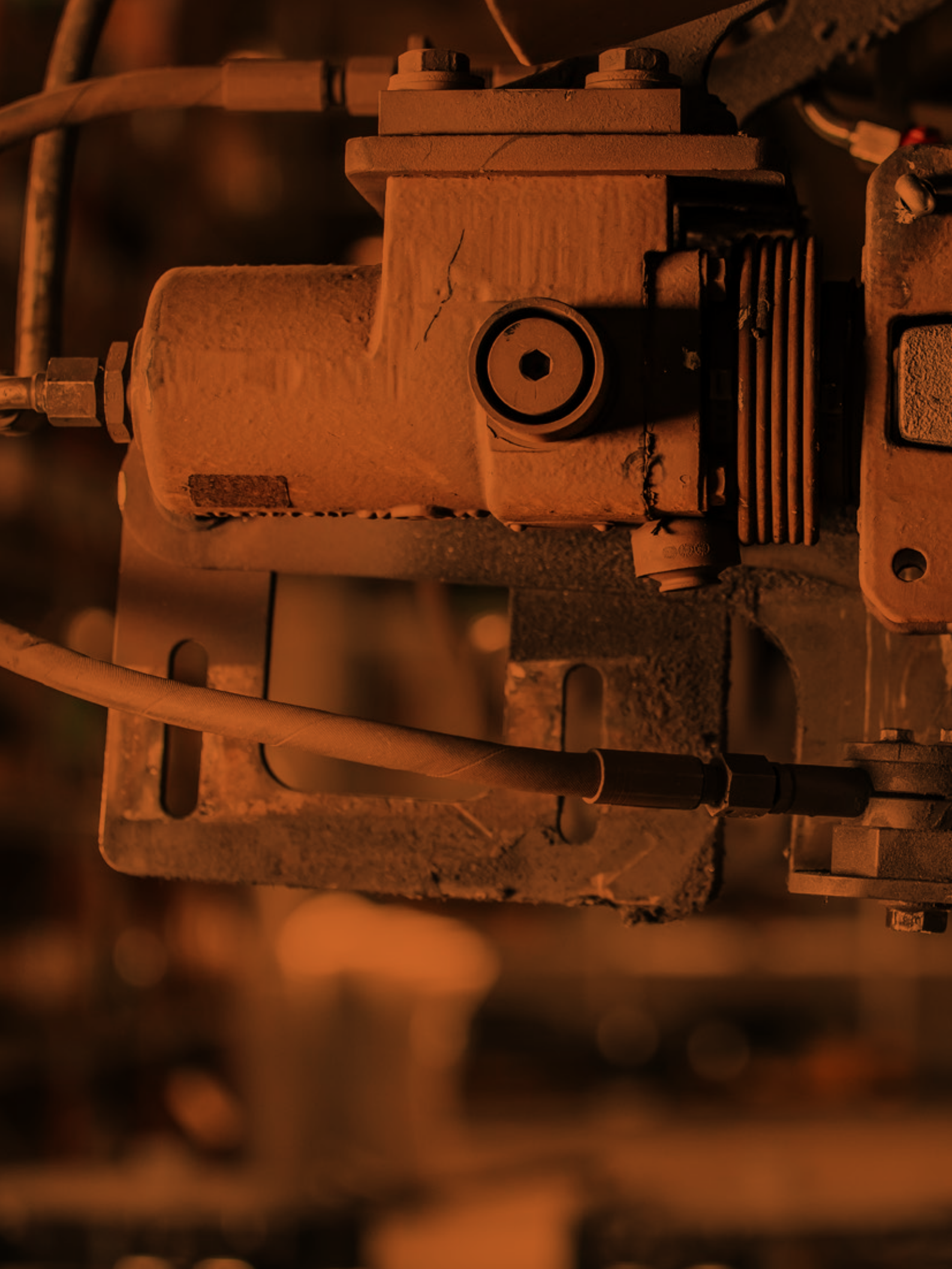
rundt årsskiftet og vi gikk ut i markedet i januar 2020. Blant kriteriene er mest mulig standardiserte løsninger med god kapasitet, tilpasning for norske forhold og god passasjerflyt inn og ut av togene.

Med mål om at enda flere skal velge tog fremfor bil har vi fortsatt mange viktige oppgaver foran oss. Utviklingen i passasjerveksten er god og Norske tog har en nøkkelrolle i å anskaffe og drifte tilstrekkelig mange, tidsriktige og sikre kjøretøy for å nå målet om grønn og bærekraftig kollektivtrafikk.



Øystein Risan
Administrerende direktør

«Med mål om at
enda flere skal velge
tog fremfor bil har vi
fortsatt mange viktige
oppgaver foran oss.»





Våre mål



Mål 1

Fornøyde kunder og passasjerer



Mål 2

Tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige kjøretøy



Mål 3

Sikre og pålitelige kjøretøy



Mål 4

Effektiv drift og finansiell handlefrihet



Mål 5

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Rapportering på mål

I 2019 har Norske tog hatt oppstart med en ny kunde, Go-Ahead, og inngått kontrakt om leie av materiell til Trafikkpakke Nord til SJ Norge og Trafikkpakke Vest til Vy Tog. Det betyr at selskapet nå har to kunder i drift og ytterligere to vil være på plass det kommende året. Overdragelsen fra Vy til Go-Ahead på Trafikkpakke 1 Sør ble gjennomført i desember. Go-Ahead leverte til forventning på Jernbanedirektoratets krav til de første 24 timene i drift og mottok dermed oppstartsbonus.

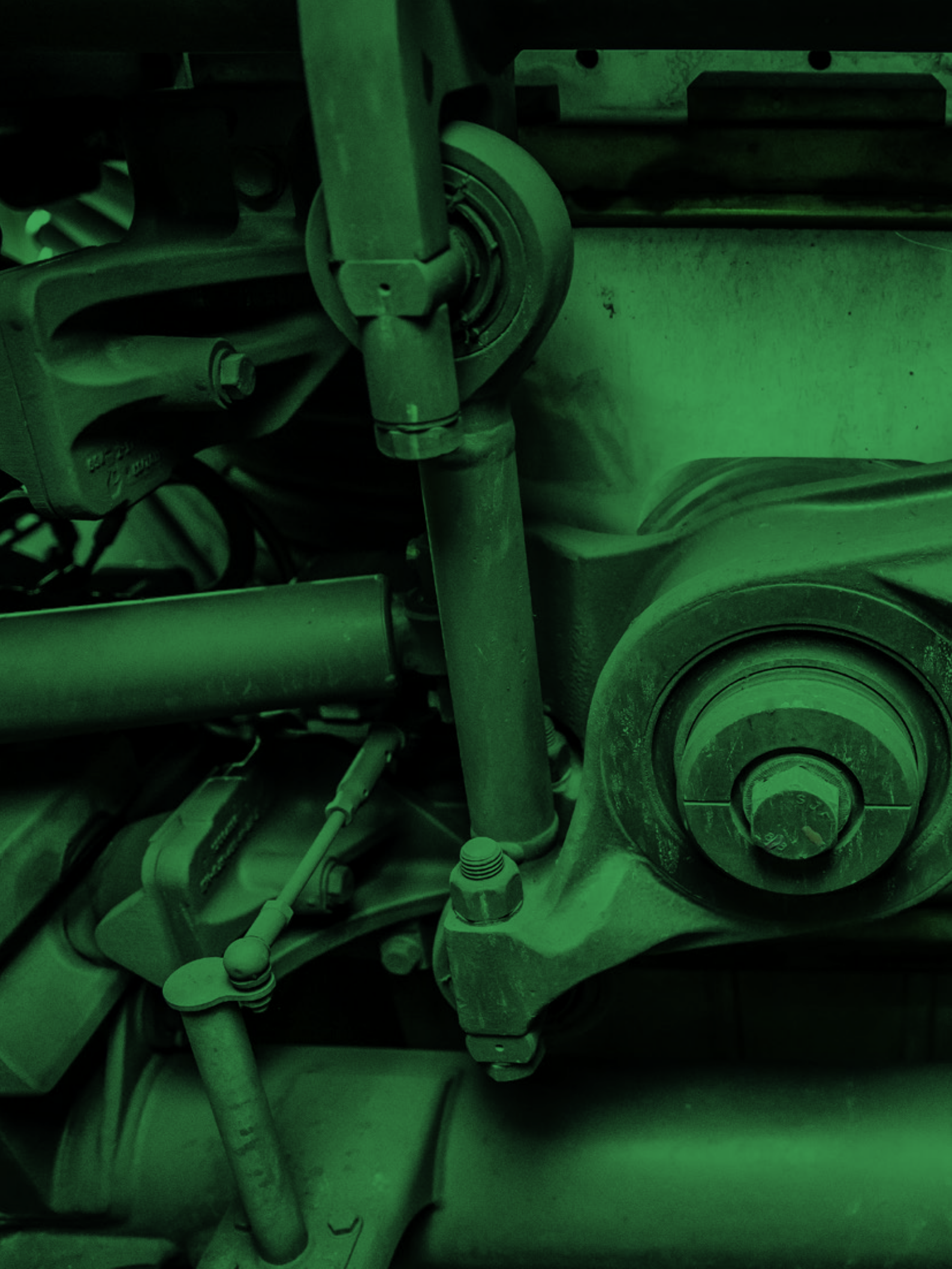
Vy rapporterer om en passasjer tilfredshet på 77 for kjøretøyene i 2019, en nedgang på to poeng fra 2018. I undersøkelsen vises det til en mulig sammenheng mellom nedgangene i tilfredsheten med kjøretøyene og opplevd lav punktlighet på jernbanen blant passasjerene. Samtidig rapporterer Bane NOR om oppgang i punktligheten på 0,5 prosentpoeng opp til 89,2 prosent* se Bane NORs punktlighetsportal.

*<https://www.banenor.no/Nyheter/punktligheit/>

Norske tog har mottatt 10 nye FLIRT-togsett fra Stadler i 2019. Dette markerte slutføring av opsjon 3 og oppstart på opsjon 4. Siste leveranse på opsjon 4 er forventet i løpet av 2020, og Norske tog vil da ha mottatt 125 togsett. Arbeidet med sprekkutbedringen på Type 7 (personvogn som trafikkerer Bergensbanen og Sørlandsbanen) har pågått gjennom året og fortsetter inn i 2020. Dette arbeidet er viktig for ivaretagelse av kjøretøyenes tilstand. Av andre tiltak i arbeidet med å opprettholde sikre og pålitelige kjøretøy har selskapet inngått kontrakter med flere leverandører av komponenter for vedlikehold som blant annet boggi, kompressorer og motorer.

I 2019 har selskapet gjennomført kursing av alle medarbeidere på antikorrupsjon og de etiske retningslinjene har blitt løftet frem med tanke på de store anskaffelsene selskapet gjennomfører. Medarbeidertilfredsheten ble 69 for 2019, 6 poeng ned fra 2018, og sykefraværet er 2,02 prosent.







Organisasjon

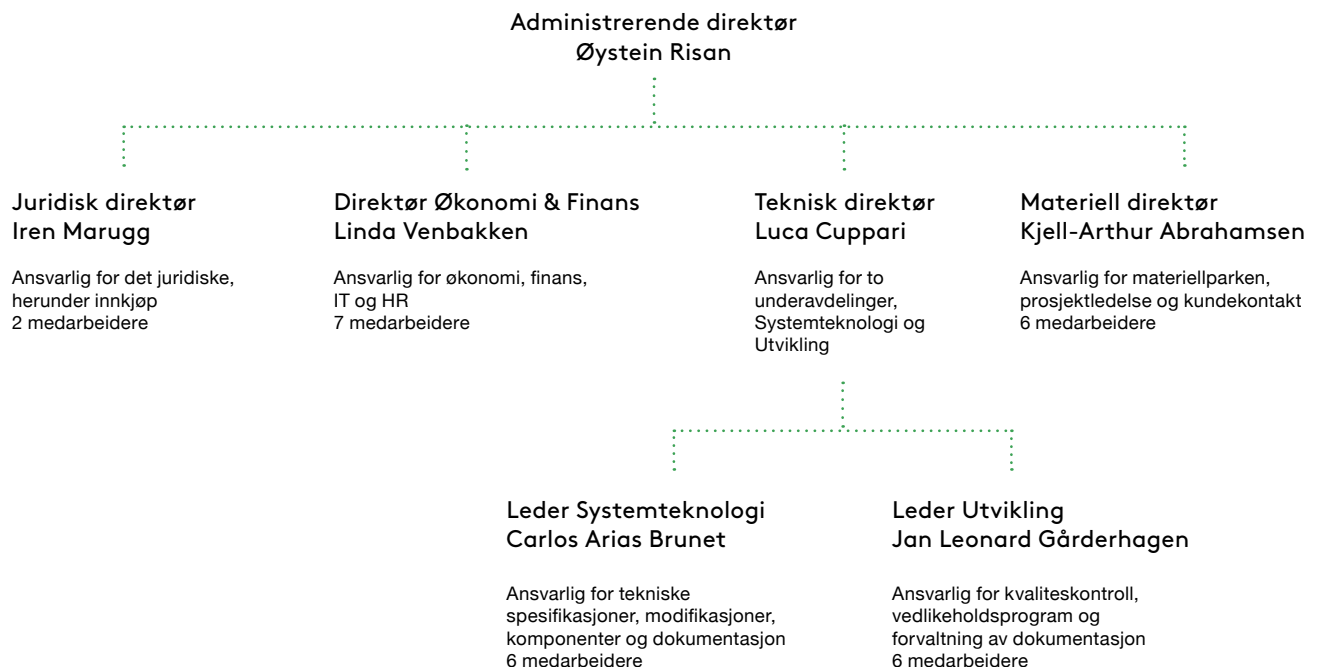
Norske tog er et selskap bygget på kompetanse, hvor medarbeiderne har lang erfaring og spiss fagkompetanse.



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

I Norske tog er det medarbeidernes kompetanse og erfaring som gjør selskapet til en solid kunnskapsbedrift. Ved utgangen av 2019 hadde selskapet 34 ansatte. Etter tre års drift og tilhørende erfaringer er arbeidet mot kundene styrket i 2019 og dette arbeidet vil fortsette i 2020.

Det er gjennomført kursing i etikk og korrupsjon for samtlige av selskapets ansatte. Da selskapet har flere store anskaffelser og anbudprosesser, er det viktig at alle ansatte har god forståelse av etiske retningslinjer og antikorrupsjon.



Etiske retningslinjer for ansatte i Norske tog

Norske togs omdømme og tillit er avhengig av medarbeidernes profesjonalitet og dyktighet, og krever et høyt etisk nivå. Det forventes at alle medarbeidere 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.

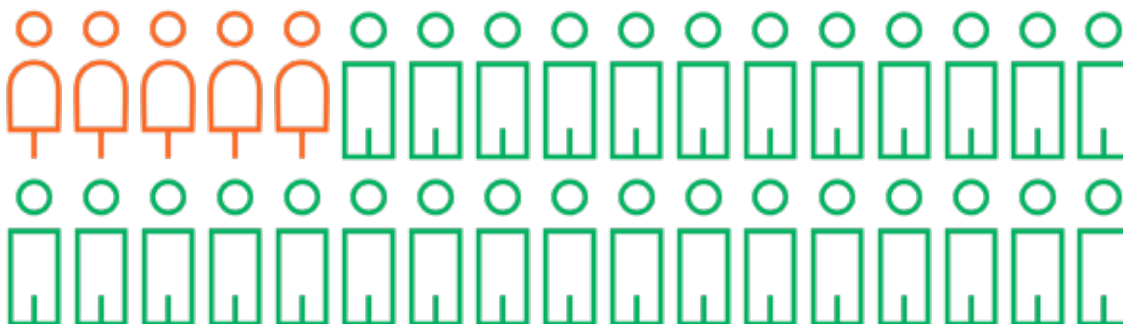
De etiske retningslinjene omfatter blant annet lojalitet, habilitet og interessekonflikt, og fastslår at Norske tog skal arbeide aktivt mot alle former for korrupsjon. Det aksepteres ikke gaver eller ytelser av personlig karakter som kan svekke mottakerens integritet eller som kan gi slikt inntrykk.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

Norske togs etiske retningslinjer har bestemmelser om varsling og informasjon om konsekvenser av overtredelse.

Ressursplanlegging

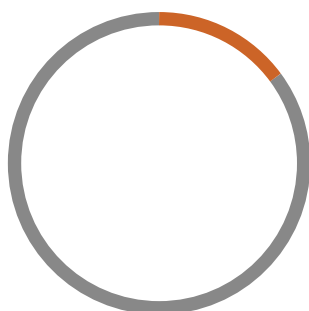
Da det er flere store prosjekter og anskaffelser som pågår parallelt er det nødvendig med systematisk ressursplanlegging. Selskapet kartlegger ressursbehovet jevnlig og leier inn eksterne ressurser ved behov. Ved innleie av eksterne ressurser er kunnskapsoverføring ved innleieslutt en viktig oppgave.

Medarbeidere



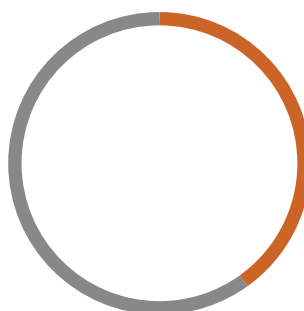
Antall medarbeidere: 34 (32 i 2018)
 Antall årsverk: 34 (32 i 2018)

Figur 12: Medarbeidere og årsverk



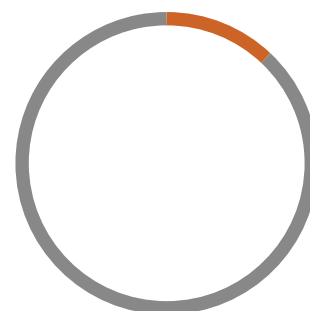
Andel kvinner
 15 % (13 % i 2018)

Figur 13: Andel kvinner



Andel kvinnelige ledere
 40 % (40 % i 2018)

Figur 14: Andel kvinnelige ledere

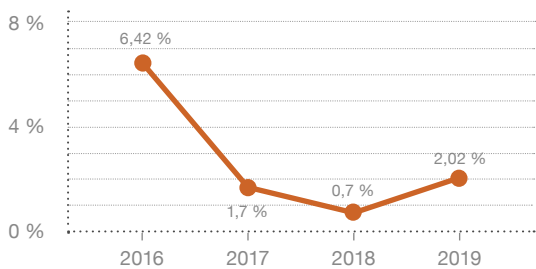


Andel minoritetsbakgrunn
 12 % (9 % i 2018)

Figur 15: Andel minoritetsbakgrunn

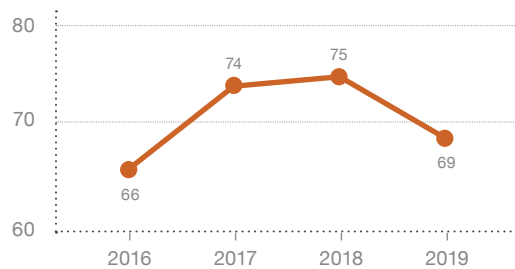
Måloppnåelse

Sykefravær



Figur 16: Sykefravær

Medarbeidertilfredshet



Figur 17: Medarbeidertilfredshet





Bærekraft og
samfunnsansvar

Norske togs oppdrag er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for persontransport med tog i Norge. Dermed driver selskapet en virksomhet som både direkte og indirekte påvirker mennesker, samfunn og miljø.

Norske tog har besluttet å rapportere på bærekraft og samfunnsansvar ved å benytte den internasjonale standarden Global Reporting Initiative (GRI). Da dette er en ny måte å rapportere på, vil det for 2019 være viktig å løfte frem strukturene som ligger til grunn for de ulike rapporteringsområdene. Det kommende året vil det arbeides med å konkretisere hva Norske tog gjør innen bærekraft og samfunnsansvar, hvordan dette skal måles og hvilke mål selskapet skal sette.

Samfunnsansvar i Norske tog

Norske togs oppdrag er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for persontransport med tog i Norge. Dermed driver selskapet en virksomhet som både direkte og indirekte påvirker mennesker, samfunn og miljø. Indirekte ved at Norske togs aktiviteter er med på å påvirke jernbanens samlede kvalitet, og dermed også «fotavtrykk». Direkte ved at valg av konkrete løsninger og arbeidsmetoder i seg selv påvirker viktige ting som blant annet klimautslipp og energiforbruk.

Norske togs arbeid med å redusere energiforbruk og klimagassutslipp fra jernbanen, samt innsatsen for å gjøre toget til et foretrukket transportmiddel må ses i dette perspektivet.

Påvirkning

De største fortrinnene jernbanen har er muligheten til å frakte store passasjermengder, den er energieffektiv og den er i all hovedsak drevet av fornybar energi. Denne energien består av strøm fra Bane Energi som har opprinnelsesgaranti på all strøm som brukes til togdrift i Norge. De største utslippsutfordringene innenfor jernbanesektoren er knyttet til utbyggingsprosjekter og drift og vedlikehold av jernbanen i Norge.

Selv om det er et fortrinn miljømessig å kjøre tog, er ikke dette til hinder for videre arbeid for å gjøre jernbanen enda mer klima- og miljøvennlig. Dette skaper rom for forbedring og for Norske tog er det særlig tre områder hvor selskapets virksomhet påvirker samfunnet rundt, og som det dermed er naturlig å prioritere:

1. Klima og miljø:

Togmateriellet bruker energi. I tillegg er det miljø- og klimamessige problemstillinger knyttet til produksjon og utfasing av togene. Norske tog må derfor arbeide for stadig mer energieffektive og utslippsfrie materiell- og transportløsninger, herunder togmateriellets miljø- og klimaavtrykk i et livsløpsperspektiv.

2. Innkjøp og valg av leverandører:

Norske tog har et ansvar for å sikre en bærekraftig verdikjede gjennom å sørge for at leverandører imøtekommer tydelige standarder med hensyn til etikk, integritet og samfunnsansvar i alle deler av sin arbeidsprosess og verdikjede. Bevist arbeid mot korrupsjon og for gode arbeidsforhold er viktige forpliktelser for alle som inngår store kontrakter med internasjonale leverandører.

3. Operatører og reisende:

Kvaliteten på togene er viktig for å sikre punktlighet og for å trekke flere reisende til jernbanen. Norske tog må derfor samarbeide med øvrige aktører innen jernbanesektoren for å utvikle løsninger som samlet bidrar til en enda mer bærekraftig jernbane, herunder sikker og kundesvennlig transport som imøtekommer operatørers og reisendes forventninger.

For å gi Norske togs interessenter en oversikt over hvordan selskapet arbeider med samfunnsansvar, vil Norske tog i økende grad følge den internasjonale standarden Global Reporting Initiative (GRI) i selskapets rapportering knyttet til samfunnsansvar.

Norske togs tilnærming til arbeidet med samfunnsansvar

Norske tog skal bidra til det grønne skiftet og få flere til å velge tog fremfor bil. For å oppnå dette må selskapet levere gode opplevelser for de reisende, dette gjennom moderne tog og presise avganger. Med dagens finansieringsmodell har det vært lite rom for oppgraderinger av og investering i togmateriellet. Dette har påvirket selskapets muligheter til å modernisere kjøretøyene, og følgelig også det miljø- og klimamessige avtrykket ved disse. Høsten 2019 ga Stortinget Norske tog bevilgning til anskaffelse av nye tog. Dette vil gjøre at gjennomsnittsalderen på togparken går ned.

Norske togs arbeid med samfunnsansvar er integrert i den ordinære driften av selskapet. Ansvar for arbeidet ligger hos administrerende direktør og hans ledergruppe, samt i selskapets styre. Dette sikrer ansvarliggjøring og bidrar til at arbeidet lettere kan integreres i de ordinære virksomhetsprosessene. De viktigste virkemiddelene for å sikre en slik integrasjon, er etablering av tydelige retningslinjer, klare mål og konkrete målkriterier (KPI'er) for de ulike prosessene og virksomhetsområdene. Disse må ha utgangspunkt i selskapets vurderinger av ansvar og risiko knyttet til samfunnsansvar.

Rammeverket for samfunnsansvar er under stadig utvikling. I 2019 ble det i forbindelse med revidering av virksomhetsstrategien utviklet et nytt og tydeligere indikatorsett knyttet til Norske togs arbeidsprosesser. Her er de viktigste målene og måleparameterne for samfunnsansvar integrert.

Norske tog vil i 2020 videreutvikle selskapets arbeid med interessentdialog, og derigjennom legge et bedre grunnlag for fremtidige vesentlighetsanalyser og rapporter.

Verdigrunnlag

Norske togs visjon er å «være et ledende, fremtidsrettet og solid selskap som leverer tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige persontogkjøretøy».

Gjennom å styre mot denne visjonen skal Norske tog bidra til en attraktiv persontogtrafikk i Norge, og dermed også bidra til å fremme «det grønne skiftet.»

Prinsipper og styrende dokumenter

Norske togs tilnærming til samfunnsansvar hviler på internasjonalt anerkjente prinsipper nedfelt i FNs menneskerettserklæring, ILOs kjernekonvensjoner og FNs bærekraftsmål.

Prinsippene i disse er så bragt videre i konkrete retningslinjer og styringsdokumenter, hvorav de viktigste er:

- «Norske togs etiske retningslinjer for medarbeidere og leverandører» definerer de krav og forventninger som stilles til medarbeidere og leverandører.
- «Norsk togs retningslinjer og kvalifikasjonskrav for anskaffelser» definerer krav til leverandører knyttet til anskaffelser.
- «Retningslinjer for intern og ekstern varslingskanal» gir en sikkerhet for at alle skal kunne varsle uten selv å bli eksponert, og sikrer at eventuelle varsler blir seriøst og grundig behandlet.
- «Norske togs strategi- og styringsmodell» definerer arbeidsprosesser, mål og måleparametere for virksomheten, herunder mål og indikatorer knyttet til selskapets samfunnsansvar.

Prioriteringer og mål

Norske togs fokus innen samfunnsansvar retter seg i særlig grad mot de områder som er viktige for samfunn og interessenter, og hvor selskapet har mulighet til å påvirke resultatet av aktiviteter i relasjon til disse. Til grunn for prioriteringene ligger en vesentlighetsanalyse, hvor både eksterne forventninger og interne behov er vurdert. Norske tog jobber aktivt med å søke bærekraftige løsninger, enten i form av redusert klimaavtrykk eller økt kapasitet innenfor klimaavtrykket selskapet setter.

Vesentlighetsanalyse

Norske tog utarbeidet i 2018 en vesentlighetsanalyse som utgangspunkt for arbeidet med sitt samfunnsansvar. Formålet med denne er å sikre at selskapets virksomhet drives på en måte som imøtekommer de forventninger og krav samfunnet og interessentene har til selskapet. Utgangspunktet for analysen var i stor grad basert på vesentlighetsanalysen fra 2017 og interne vurderinger av hva disse forventningene var. Disse har senere blitt bekreftet gjennom interessentdialogen Norske tog har hatt, blant annet gjennom direkte møter, gjennomføring av en egen leverandørdag, brukerundersøkelser fra operatører og konkrete samarbeidsprosjekter. I løpet av

2020 vil Norske tog gjennomføre en interessentanalyse som utgangspunkt for et mer helhetlig rammeverk for interessentdialog.

Norske tog har et bredt spekter av interessenter å forholde seg til, som alle har legitime forventninger til hvordan selskapets virksomhet drives. Flere er også viktige premissgivere eller samarbeidspartnere som dermed har betydelig innflytelse på Norske togs mulighet til å nå selskapets mål. De viktigste interessentene er Samferdselsdepartementet (eier), regulatoriske myndigheter, operatører, samarbeidspartnere og leverandører, interesseorganisasjoner, investorer og medarbeidere. Listen over hvem de konkrete interessentene er, revideres årlig.

Vesentlighetsanalysen har vært utviklet av Norske togs administrasjon og ledergruppe, og har vært forankret gjennom diskusjoner i selskapets styre. De temaene som både har blitt vurdert å ha en høy vesentlighetsgrad både eksternt og internt er definert som de mest vesentlige temaene, og de som følgelig har blitt gitt høyest prioritet. Disse er:

Anskaffelse av nytt togmateriell:

Det viktigste tiltaket Norske tog kan gjennomføre for å imøtekomme forventninger til både miljø, klima og kvalitet på jernbanetilbudet, vil være knyttet til en fornyelse av togmateriellet som i dag består av en rekke gamle og delvis utdaterte tog.

Sikkerhet og miljø:

Norske togs togmateriell er i dag 18,8 år* gammelt i gjennomsnitt. Enkelte togsett er mer enn 30 år gamle. Med alder følger det utfordringer knyttet til både miljø og sikkerhet.

Oppgraderinger:

De fleste av Norske togs interessenter har forventninger knyttet til togreisen som ikke kan imøtekommes uten vesentlig oppgraderinger av dagens materiell. Dette kan knyttes til både forventninger om god komfort og gode kommunikasjonsløsninger, og til behovet for energi-effektivisering. I tillegg må kjøretøyene oppgraderes så de kan kommunisere med det nye digitale signalsystemet som er under utrulling av Bane NOR (ERTMS).

**Avviket i gjennomsnittsalderen for 2018 skyldes en feilberegning og skulle vært 18,5 år*



FNs bærekraftsmål

Norske togs administrasjon og styre har identifisert syv av FNs bærekraftsmål som særlig relevante for virksomheten. De viktigste er målene 8, 9, 11, 12 og 13:



Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Gjennom å vektlegge arbeid med anti-korrupsjon, seriøsitetsskrav, sikkerhet, helse og arbeidsmiljø ved anskaffelser og daglig virke bidrar Norske tog til bærekraftig økonomisk vekst og anstendige arbeidsforhold.



Mål 9: Innovasjon og infrastruktur

Gjennom fornyelse og oppgradering av togmateriellet, samt tilpassing av togene til en ny, digital fremtid, bidrar Norske tog til å fornye jernbanen og sikre et togtilbud tilpasset morgendagens behov.



Mål 11. Bærekraftige byer og samfunn

Effektiv jernbanetrafikk er særlig viktig inn mot bysentra og i tett befolkede områder. Gjennom å utvikle løsninger som kan imøtekomme forventet trafikkvekst, er Norske tog med på å bidra til effektiv og miljøvennlig transport – hvilket igjen er et viktig grunnlag for utvikling av gode bomiljøer og lokalsamfunn.



Mål 12. Ansvarlig forbruk og produksjon

Gjennom å sette krav til gjenvinning, material- og energiforbruk bidrar Norske tog til at det tas miljø- og klimahensyn i hele togets livssyklus.



Mål 13: Stoppe klimaendringene

Norske tog bidrar til å stoppe klimaendringene gjennom å systematisk arbeide for å redusere togenes energi- og materialforbruk, samt gjennom å utforme kjøretøy som påvirker overgangen fra bil til jernbane.

I tillegg til overstående mål, bidrar Norske tog i noe mindre grad til mål 5 og 7:



Mål 5. Likestilling mellom kjønnene

Norske tog vil bidra til likestilling mellom kjønnene ved blant annet å være bevisst på rekruttering av flere kvinner til egen virksomhet.



Mål 7. Ren energi for alle

Gjennom sitt arbeid for å redusere togenes energiforbruk bidrar Norske tog til å frigjøre fornybar kraft som kan brukes til andre formål, som for eksempel elektrifisering av biltransporten.

Rapportering

Norske togs arbeid med samfunnsansvar er integrert i selskapets øvrige ordinære arbeidsprosesser. For best mulig å ivareta Global Reporting Initiativs (GRI) intensjoner om åpen, transparent og etterprøvable rapportering, vil det være mest hensiktsmessig å legge disse intensjonene til grunn for rapporteringen i henhold til følgende struktur:

- Miljø og klima
- Helse, miljø og sikkerhet, og anti-korrupsjon
- Økonomiske og andre forhold

Miljø og klima

De viktigste faktorene Norske tog kan påvirke med hensyn til miljø og klima er knyttet til energiforbruk og utslipp ved kjøp eller oppgradering av togmateriellet, samt materialforbruk og gjenvinningsgrad knyttet til togene.

Anskaffelse av nye tog

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2020 besluttet Stortinget en investeringsramme slik at Norske tog kunne starte arbeidet med å inngå avtale om anskaffelse av 30 nye lokaltog. Avtalen skal også inkludere en opsjon så selskapet har mulighet til å kjøpe flere tog i fremtiden. Disse togene er ment å erstatte 30 eksisterende togsett av Type 69 som trafikkerer strekningen Ski – Oslo – Stabekk.

Arbeidet med å forberede anbudskonkurransen er godt i gang og målet er å sikre første leveranse av nye tog i løpet av 2024. I kravspesifikasjonen til leverandørene er det satt tydelige krav til energiforbruk, støyreduksjon, vekt og passasjerkapasitet – hvilket er blant de viktigste indikatorene for miljømessig bærekraft. I tillegg er det satt krav om livssyklusanalyser, dokumentasjon av CO₂-utslipp fra produksjonsprosessen og at togene vil evalueres på grad av gjenvinnbarhet ved skroting. I tillegg til absolutte krav, er det satt dokumentasjonskrav til leveranser og arbeidsprosesser for å sikre at disse er i tråd med de krav Norske tog setter.

Oppgradering og vedlikehold

Det er operatørene selv som har ansvar for løpende vedlikehold av togene, men Norske tog er ansvarlig for oppgraderinger. Begge deler er viktig både for driftsikkerhet, energiforbruk og opprettholdelse av teknisk levealder på 30 år for kjøretøyene.

Midtlivsoppgraderinger, som vil si oppgradering av togets interiør og tekniske komponenter, er en viktig mulighet for Norske tog til å påvirke kjøretøyenes egen-skaper med hensyn til både energiforbruk og driftsikkerhet. Norske tog har fått innvilget restverdisikring for å gjennomføre en slik oppgradering for Type 72, en togtype som trafikkerer på Østlandet og Jærbanen.

Innovasjon og utvikling

Det finnes fortsatt togstrekninger som ikke er elektrifisert, og hvor det benyttes diesellokomotiver. I 2018 ble det inngått avtale om kjøp av bimodale kjøretøy, det vil si kjøretøy som kan bli drevet av både strøm og diesel. Disse skal erstatte togsett av Type 92 som i dag trafikkerer på Trønderbanen.

Norske tog vurderer også muligheten for testing av rene batteridrevne tog. Dette kan være et samfunnsøkonomisk og klimamessig godt alternativ til en full elektrifisering av jernbanen.

Helse, miljø og sikkerhet og anti-korrupsjon

Helse, miljø og sikkerhet

Norske togs virksomhet skal ikke forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier. Dette gjelder også skade som følge av feil på Norske togs togmateriell.

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.

Statens Havarikommisjon for transport har i sin rapport etter Filipstad-ulykken 24. februar 2019, hvor en person omkom og to ble alvorlig skadet, fremmet to sikkerhetstiltak. Ulykken fant sted da tre ungdommer klatret opp på et hensatt tog. Ungdommene ble påført skader fra høyspent strøm, skadeomfanget var fatalt for den ene ungdommen og alvorlig for de to andre. I rapporten heter det «Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane Nor SF sammen med materielleierne å risikovurdere materielltypenes klatrevennlighet med tanke på hensetning og behov for inspeksjon». Norske tog vil sette ned en arbeidsgruppe med eksterne, uavhengige deltakere, samt invitere inn Vy, de andre operatørene og eventuelt andre relevante aktører, for å

kartlegge den anbefalte risikovurderingen. Andre tiltak er at selskapet ikke skal ha hensatte tog, det vil si at alle kjøretøy er utleid eller at de sendes direkte til skrotting.

Mål:

Ingen alvorlige skader

Resultat:

Norske togs kjøretøy var involvert i en ulykke hvor en person mistet livet og to ble alvorlig skadet. Ut over dette er ikke rapportert om skader på ansatte i Norske tog eller passasjerer som følge av selskapets virksomhet.

Anti-korrupsjon

Norske tog jobber for å fremme en sterk antikorrupsjons kultur 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 gjør store innkjøp av både togsett og andre varer og tjenester knyttet til forvaltningen av togsettene. Fordi denne typen innkjøp ofte er av stor økonomisk verdi er det viktig at medarbeidere er bevisst selskapets arbeid med antikorrupsjon i møte med leverandører og samarbeidspartnere.

Norske tog stiller etiske krav til selskapets leverandører og kartlegger risikoen for eventuelle brudd på disse kravene som en del av anskaffelsesprosessen. Enhver leverandør 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.

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

Det er også etablert en rutine for jevnligedilemma- treninger for selskapets medarbeidere. Det er etablert ekstern varslingskanal som er tilgjengeliggjort på firmaets hjemmeside.

Mål:

Ingen korrupsjonshendelser

Resultat:

Ingen rapporterte korrupsjonshendelser

Økonomiske og andre forhold

Økonomiske forhold

For Norske tog er stabile rammevilkår og tilstrekkelig egenkapital og likviditet avgjørende forutsetninger for å sikre lave finansieringskostnader. Selskapet ønsker å opprettholde høy kredittrating. Dette er viktig da investeringsbehovene Norske tog har skal dekkes gjennom låneopptak og tilførsel av kapital.

I november 2019 gikk Norske tog til markedet med en utstedelse av grønne obligasjoner. Obligasjonen ble vurdert av CICERO, som scoret obligasjonen til «mørk grønn», altså beste karakter ut fra et klimaperspektiv. Dette bekrefter Norske togs gode klimaprofil, men setter også strenge krav til virksomheten fremover.

Mål:

- 5 prosent avkastning på egenkapitalen
- Opprettholde A+ kredittrating

Resultat:

- Selskapets avkastning på egenkapital for 2019 er 7,8 prosent
- Selskapet har i 2019 opprettholdt A+ kredittrating

Likestilling og medarbeidere

Norsk tog ønsker et bredt og mangfoldig spekter av medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes og hvor ingen skal diskrimineres på bakgrunn av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, kulturell og etnisk bakgrunn.

Kvinneandelen i Norske tog er på 15 prosent (5 av 34), og selskapet sørger for å identifisere kvalifiserte kvinnelige kandidater der mulig. I selskapets styre er andelen 66 prosent, og i selskapets ledergruppe 40 prosent.

Norske tog vil innkalle minimum en søker med minoritetsbakgrunn til intervjuer, der dette er mulig, for å sikre et større mangfold blant medarbeiderne.

Mål:

- Minst en kvalifisert kvinnelig kandidat til andregangintervju
- Minst en kvalifisert kandidat med minoritetsbakgrunn til andregangintervju

Resultat:

- Norske tog har ivaretatt disse målene der det var kvalifiserte kandidater

Kundetilfredshet

Norske tog har satt høye krav til kundetilfredshet. Dette er viktig for å bidra til en overgang fra bil til jernbane.

Selskapets kunder er de togoperatørene som deltar i konkurranser om nye Trafikkpakker og vinner anbudene, samt Vy (tidligere NSB) gjennom deres direktekjøpsavtale med Jernbanedirektoratet.

I Vys kundetilfredshetsundersøkelse for 2019 rapporteres det om god tilfredshet med kjøretøyene de opererer. Norske tog vil i løpet av 2020 få tilsvarende data fra Go-Ahead og SJ Norge, etterhvert som de overtar sine strekninger.

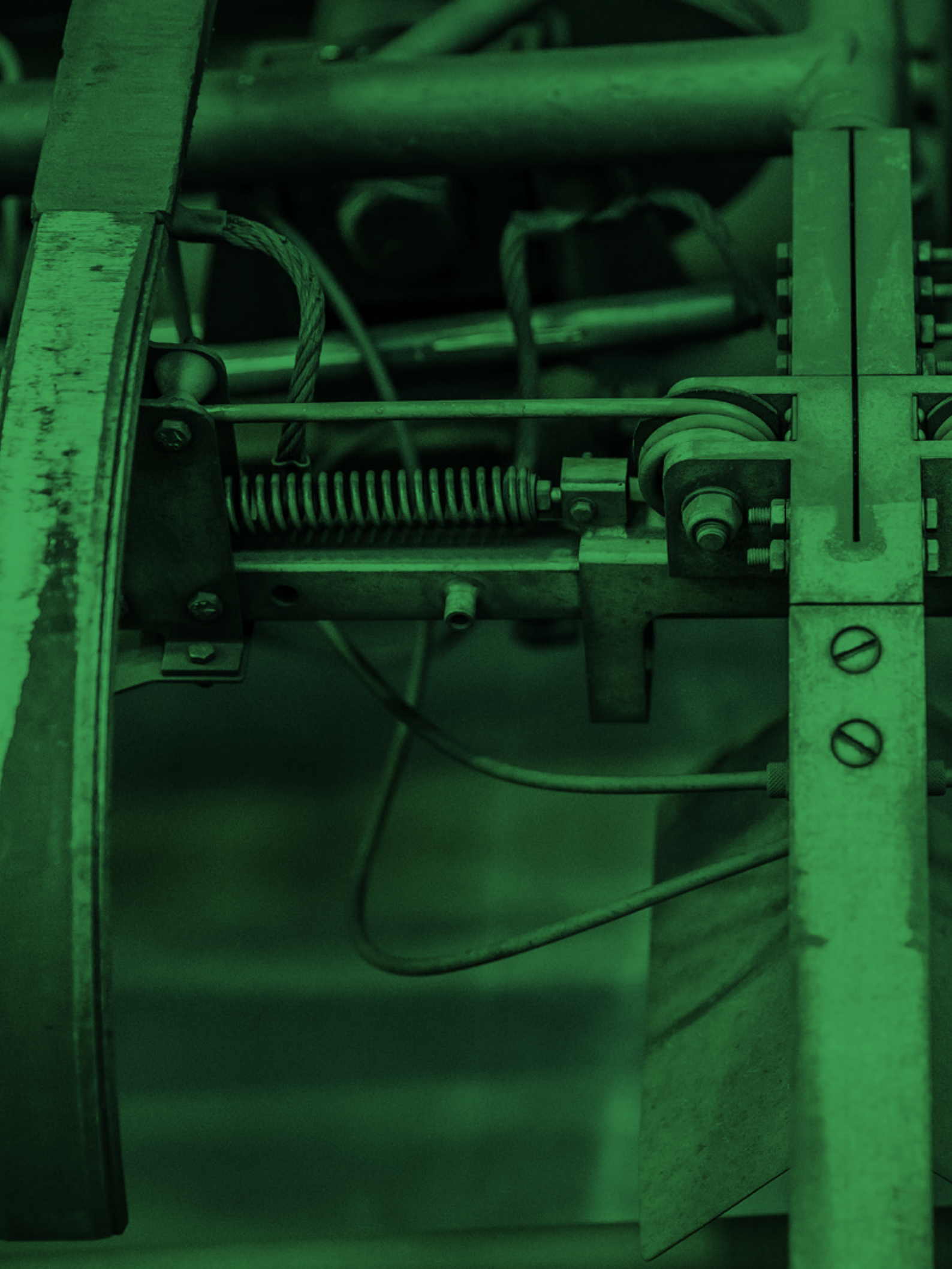
Mål:

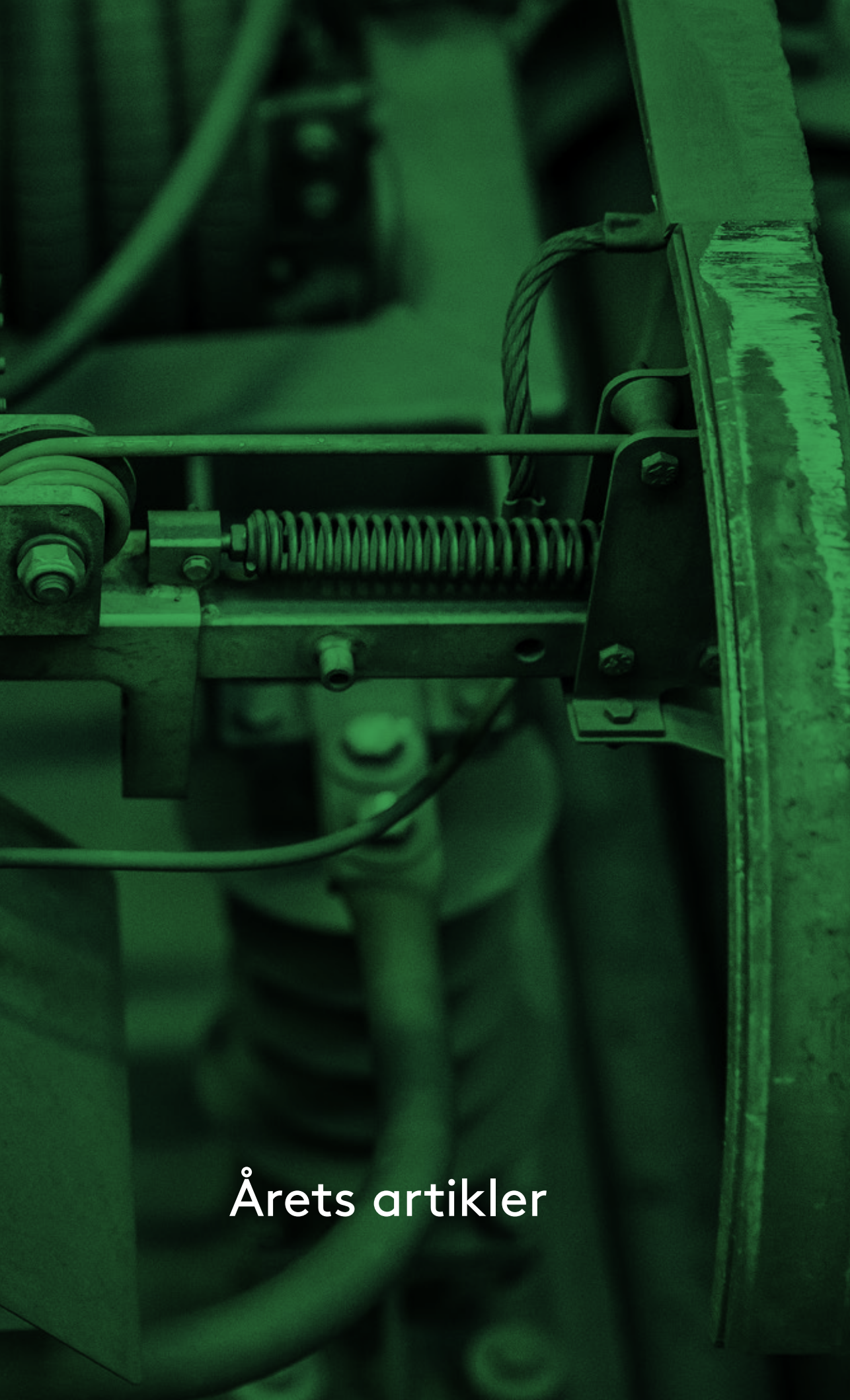
Gjennomsnittlig kundetilfredshet på 80 poeng

Resultat:

kundetilfredsheten for 2019 var 77 poeng



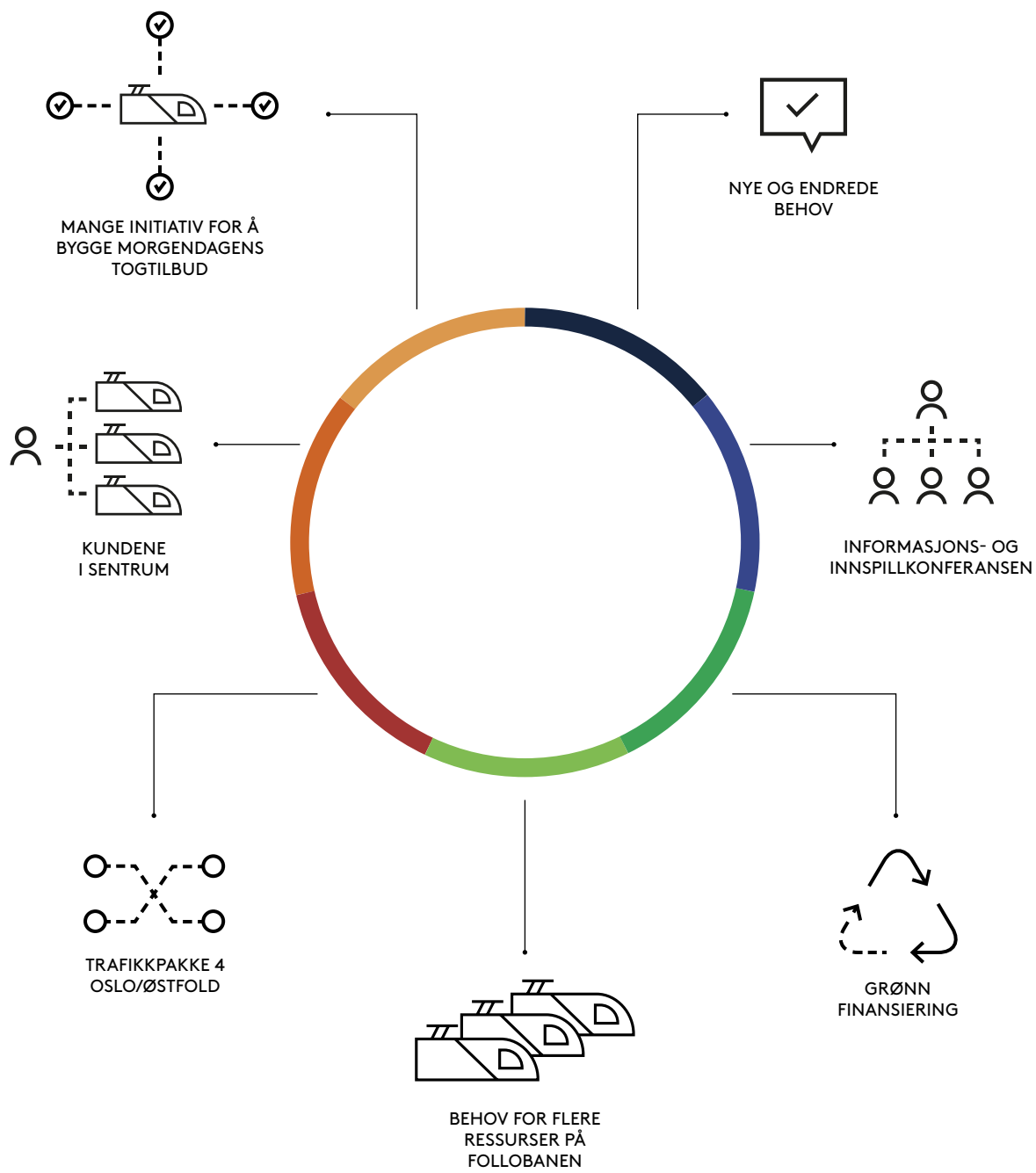




Årets artikler

Norske tog har i 2019 gjennomført og startet flere store prosjekter. Alle med fokus på økt kundetilfredshet og bedre tog, både for togoperatørene og togpassasjerene. Det er utstedt en grønn obligasjon for å finansiere tog mer bærekraftig, og denne vil blant annet være med på å finansiere nye tog og oppgraderinger av eksisterende materiell.

Norske tog



1. Nye og endrede behov hos kundene

Norske tog jobber kontinuerlig med å tilrettelegge for at togoperatørene skal kunne tilby den beste reiseopplevelsen til togpassasjerene. For at Norske tog sine kunder, Vy, Vy Tog, SJ Norge og Go-Ahead, skal levere det de har lovet til de rundt 215 600* personene som daglig reiser med tog, er kundene helt avhengig at togsettene de disponerer fungerer.

Ifølge tall Vy har hentet inn har de hatt en passasjervekst på 2,8 prosent i 2019. Nye prognoser tilsier at vil fortsette å øke i årene fremover.

Behov økt kapasitet

Norske tog sine kunder har først og fremst et behov for økt kapasitet på togene og flere avganger. Dagens passasjermengde gjør at kapasiteten på togene allerede er sprengt. I tillegg kan samfunnets forventning om valg av mer miljøvennlige former for transport ha betydning for videre passasjervekst. Å velge tog fremfor bil eller fly som transportmiddel er et viktig bidrag for å redusere utslippene i Norge. Skal man lykkes med denne overgangen, må togtilbudet være attraktivt for de reisende. Til syvende og sist handler det om å gjøre folks hverdag enklere.

Hyppigere avganger betyr mindre planlegging for de reisende. Derfor ønsker operatørene å tilby flest mulig avganger. Men alt tilgjengelig materiell som Norske tog eier er i dag i full drift. Det betyr at dersom kapasiteten for de reisende skal økes må Norske tog få mulighet til å anskaffe nytt togmateriell. Det er Stortinget som gir Norske tog investeringsramme til å kjøpe nye kjøretøy, og i desember ble det besluttet en investeringsramme til kjøp av 30 tog, med opsjon på ytterligere 170.

Fleksible løsninger

I løpet av de neste årene kommer transportbehovene til å endre seg drastisk, og det er vanskelig å forutse konkret hvordan endringen vil bli. Et togsett beregnet for bruk i Norge har en estimert levealder på 30 år, men som regel er togene i drift lengre enn dette. Dersom togsettene

skal fremstå som attraktive og effektive gjennom hele levetiden, vil fleksible løsninger i interiøret være helt avgjørende. Togoperatørene må ha mulighet til å tilpasse togene til endrede transportbehov for de reisende.

Norske tog jobber kontinuerlig med å tilrettelegge for at togoperatørene skal kunne tilby den beste reiseopplevelsen til togpassasjerene.

Mange har engasjert seg i spørsmålet om sovevogner og hva som må til for at dette tilbudet skal bedres og for at kapasiteten skal økes. Norske tog er derfor i løpende dialog med togprodusenter om nye konsepter og innovasjon for bedre utnyttelse av togene. Norske tog ønsker blant annet å se på hvordan selskapet kan få frem løsninger som gjør at togvognene kan brukes hele døgnet – ikke bare én tur per døgn. En løsning på dette kan for eksempel være stoler som kan legges delvis eller helt ned.

Sammen med Samferdselsdepartementet, Jernbandedirektoratet og kundene jobber Norske tog for å gjøre togtilbudet i hele landet stadig bedre.

**Viser tall fra Vygruppen



2. Informasjons- og innspillkonferansen

I 2020 skal Norske tog gjennomføre en konkurranse for å anskaffe nye lokaltog. De nye lokaltogene skal trafikere strekningen Ski – Oslo – Stabekk og erstatte 30 tog av Type 69, som i dag trafikkerer strekningen.

Type 69, som drifter lokaltog-strekninger på Østlandet, ble satt i trafikk på slutten av 70-tallet. Togsettene har god passasjerkapasitet, men både teknisk levealder og komfort for de reisende er utdatert. Denne togtypen har derfor gitt en rekke utfordringer, og reservedeler har vist seg å være både kostbare og vanskelige å anskaffe.

Dialog er nøkkelen

Gode innspill fra viktige interessenter, som blant annet operatører, de reisende, Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet, er avgjørende for å utforme en best mulig kravspesifikasjon på nye lokaltog. I september inviterte derfor Norske tog til et informasjons- og innspillmøte. Målet med møtet var å få en god dialog rundt hva som er avgjørende for at de nye lokaltogene skal gi et bedre tilbud til de som reiser på strekningen.

Både operatører, eksperter og ulike interessenter fikk på møtet muligheten til å dele sine syn på hva som vil gjøre togtilbudet på strekningen Ski – Oslo – Stabekk bedre for passasjerene. I tillegg delte Norske tog sine egne dilemmaer rundt anskaffelsen, og hvilke valg de må ta stilling til og trenger innspill på for at de nye lokaltogene skal bli best mulig. Spesielt viktig var det at interessenter med spesielle behov, som Handikapforbundet, var til stede og delte sine synspunkter på hva som er viktig for at handikappede kan benytte seg av togtilbudet. Forutsigbarhet, terskelfritt, avstand fra plattform og større områder innenfor dørene med god plass til rullestoler, var de viktigste innspillene som kom frem.

Klar tale fra brukerne

Norske tog fikk tydelige tilbakemeldinger og sammenfallende ønsker fra interessentene som deltok på møtet. Forutsigbarhet, fleksibilitet, gode informasjonssystemer, samt nettilgang, strøm og lademuligheter fremkom som viktige faktorer for brukerne.

Forutsigbarhet, fleksibilitet, gode informasjonssystemer, samt nettilgang, strøm og lademuligheter fremkom som viktige faktorer for brukerne.

Nye lokaltog vil gi en ny hverdag for tusenvis av reisende daglig. Målet er at reiseopplevelsen skal bli bedre, punktligheten skal økes og de reisendes stressnivå skal reduseres. Det er ventet at de nye lokaltogene skal være i drift på strekningen Ski – Oslo – Stabekk fra 2024.



3. Grønn finansiering

For å kunne finansiere kjøretøyskaffelser og møte kundenes behov søker Norske tog restverdisikring fra eier via Samferdselsdepartementet, og gjør låneopptak i det internasjonale obligasjonsmarkedet.

Norske tog har en viktig rolle i arbeidet med å gjøre kollektiv-Norge mer bærekraftig og bidra til «det grønne skifte». For å bidra til ytterligere investeringer i togmateriell og oppgradering av eksisterende tog har selskapet etablert et rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner.

Norske togs grønne rammeverk bygger på prinsippene til The International Capital Market Association (ICMA) Green Bond Principles fra 2018, og det er et mål for selskapet å følge beste praksis i markedet og oppdatere rammeverket etter hvert som prinsippene utvikles.

Finansieringsmidler mottatt fra grønne obligasjonsutstedelser vil bli brukt til finansiering eller refinansiering av elektriske togsett eller oppgradering av eksisterende elektriske tog. Norske togs kvalifiserte grønne investeringsprosjekter skal dermed bidra til overgangen mot et lavutslippssamfunn og klimavennlig vekst gjennom ren transport og redusert klimaavtrykk fra transportsektoren. Kvalifiserte prosjekter for grønn finansiering skal samtidig bidra til arbeidet med å nå følgende av FNs bærekraftsmål: nummer 9 «Bygge robust infrastruktur, fremmer bærekraftig industrialisering og innovasjon», 11 «bærekraftige byer og samfunn» og 13 «bekjempe klimaendringene og konsekvensene».

CICERO*, senter for klimaforskning, har gjort en uavhengig vurdering av Norske togs grønne rammeverket. CICERO bruker metoden «Shades of green» som vurderingsgrunnlag for i hvilken grad investeringsprosjekter bidrar til lavutslippssamfunnet og åpenhet rundt klimarisiko, klimatilpasning og strategi. En grønn obligasjon vurderes på en skala fra mørkegrønn til lysegrønn, hvor Norske togs rammeverk har fått

høyeste vurdering fra CICERO og blitt vurdert til å være «mørkegrønn». Dette innebærer at selskapets rammeverk svarer godt til ICMA's prinsipper for grønne obligasjoner og lån, samt at investeringer i elektriske tog vil bidra til å nå målene om et lavutslippssamfunn.

I slutten av november gikk selskapet i markedet med den første grønne obligasjonsutstedelsen. Mottagelsen i markedet var svært god, og Norske tog fikk finansiert ønsket lånebeløp.

I slutten av november gikk selskapet i markedet med den første grønne obligasjonsutstedelsen. Mottagelsen i markedet var svært god, og Norske tog fikk finansiert ønsket lånebeløp.

Det kommende året skal selskapet utarbeide en detaljert rapport på hvilke grønne investeringsprosjekter som skal finansieres med midlene fra denne obligasjonsutstedelsen. Det skal også utarbeides en rapport på de faktiske konsekvensene selskapets investeringer har på miljøet.

*Selskapets rammeverk for grønne obligasjoner og CICEROs vurdering av rammeverket er tilgjengelig på selskapets nettside.



4. Behov for flere ressurser på Follobanen

Østfoldbanen er en av de mest trafikkerte togstrekningene i Norge og trafikkveksten de siste årene har vært større enn hva prognosene fra Jernbaneverkets perspektiv-utredning fra 2015 spådde. Veksten ser ut til å fortsette på samme høye nivå, samtidig som stadig flere velger tog som transportmiddel. Norske tog trenger flere tog for å møte det økende kapasitetsbehovet.

Når Follobaneprosjektet til Bane NOR står klart ved utgangen av 2022 skal både lokaltoglinjen og den nye ekspresslinjen trafikkeres. Den nye toglinjen vil medføre betydelig kortere reisetid, noe som vil komme de reisende til gode. Alle togsettene som Norske tog eier er i dag i drift. Det vil si at nye behov, som økt kapasitet for de reisende, må løses med kjøp av nye tog. I tillegg er togsettene som i dag trafikkerer Østfoldbanen, Type 69, utdatert og må byttes ut.

I Statsbudsjettet for 2020 fikk Norske tog en investeringsramme for å bestille 30 nye lokaltog, med en opsjon på ytterligere 170 tog. De første 30 togene skal trafikkere lokaltogstrekningen Ski – Oslo – Stabekk. Fra det bestilles nye togsett tar det omtrent fire år til det første kjøretøyet kan leveres. Ettersom Follobanen er planlagt ferdigstilt i desember 2022 er man allerede på overtid. Det haster å få på plass en avtale.

Konkurransesgrunnlaget

Norske tog har gjennom 2019 jobbet med og klargjort kravspesifikasjonene til konkurransegrunnlaget om produksjon av nye lokaltog. Et av hovedmålene med anskaffelsen er å få tog med stor kapasitet og mulighet for korte stasjonsopphold. God passasjerflyt og god akselerasjon sikrer korte stasjonsopphold. Togets utforming skal være basert på etablerte løsninger som er kjent for leverandørene, og så langt det er mulig skal togsettene være konstruert av godt testede komponenter.

En annen hovedprioritet for anskaffelsen vil være å få levert et tog som vektlegger sikkerhet og pålitelighet. Tog som operer på norske spor må håndtere alt fra snø og is til bratte stigninger, mange tunneler og trange kurver. Samtidig må de tilby punktlig og behagelig service til de reisende.

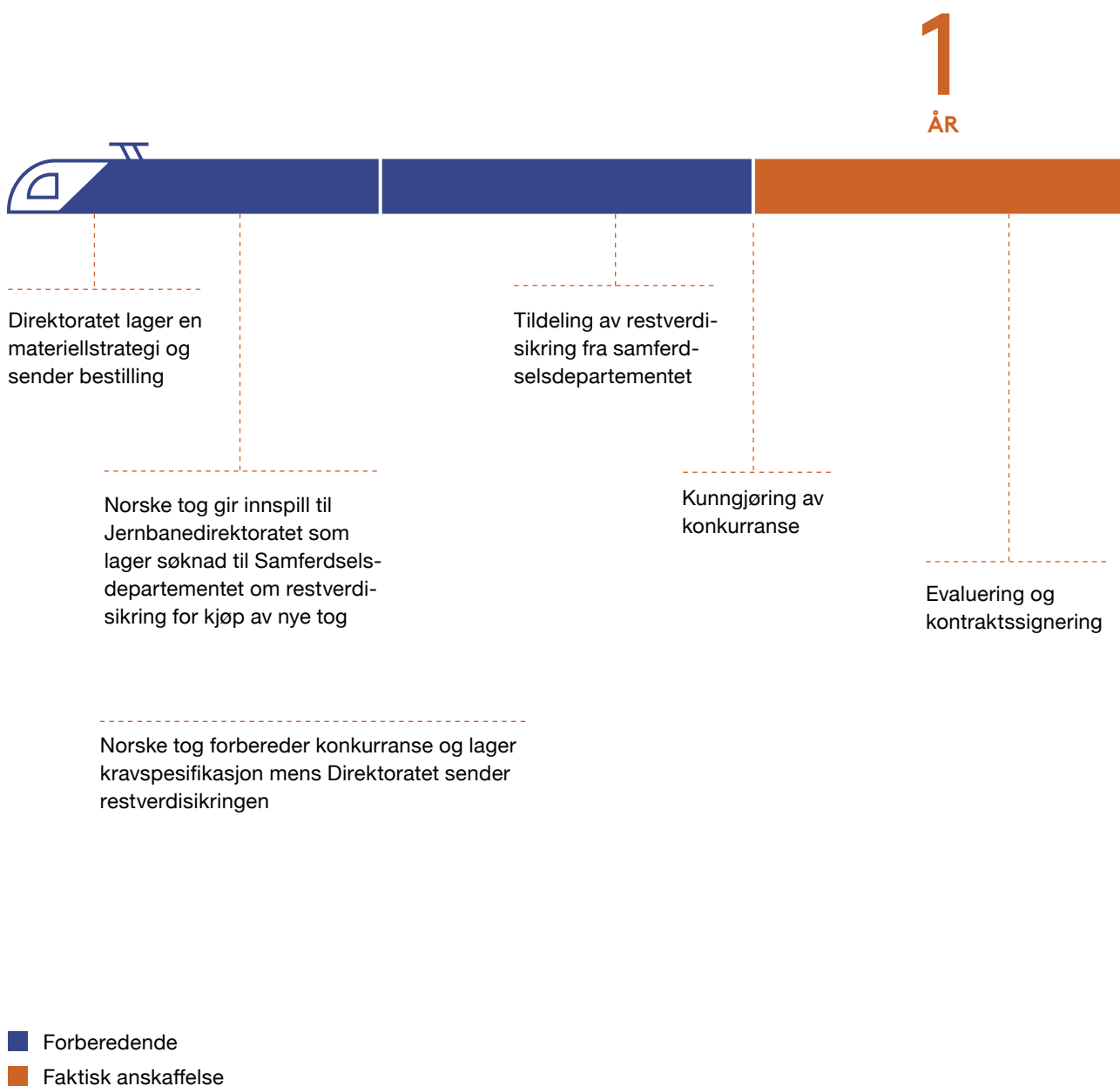
Alle togsettene som Norske tog eier er i dag i drift. Det vil si at nye behov, som økt kapasitet for de reisende, må løses med kjøp av nye tog.

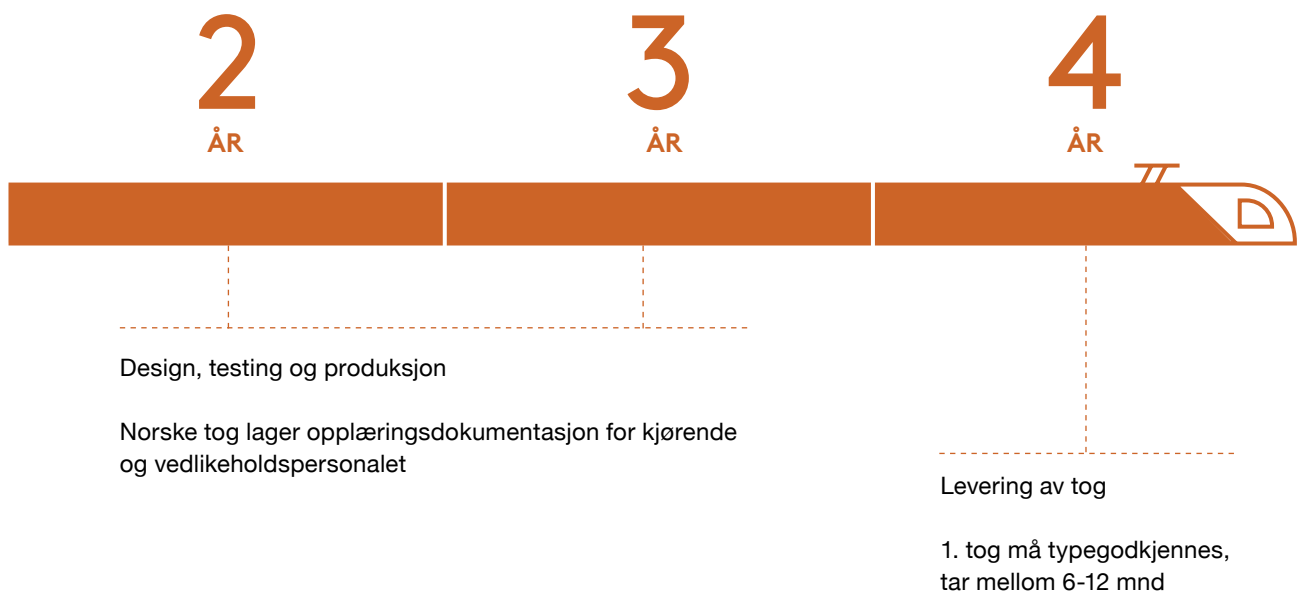
Norges klimatiske forhold vil sannsynligvis kreve justeringer på standardløsninger hos de fleste leverandører. Tilpasninger gir høyere startkostnader for leverandøren, så for Norge vil det være svært lønnsomt å plassere relativt store ordre for å få ned enhetskostnadene. Har Norske tog i tillegg store opsjoner kan det bidra til standardisering og fleksibilitet for vekst.

Konkurransesgrunnlaget ble behandlet av styret i starten av 2020. Konkurransesgrunnlaget er godkjent og restverdisikring er kartlagt, Norske tog gikk til markedet med konkurransen i slutten av januar 2020. Selskapet regner med å ha mottatt tilbud i løpet av sommeren 2020. Målet er at Norske tog ved årsskiftet 2020-2021 skal ha signert kontrakt med en produsent om produksjon og levering av nye lokaltog.



Kjøp av tog





5. Trafikpakke 4 – Oslo/Østfold

Jernbanedirektoratet har kunngjort at konkurransen om Trafikpakke 4 Oslo/Østfold, som omfatter all togtrafikk på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, samt lokaltogene L1 (Lillestrøm – Asker/Spikkestad) og L2 (Ski – Oslo – Stabekk), vil bli utlyst i 2020.

Fra Jernbanereformen trådte i kraft har det til nå blitt utlyst konkurranse om tre Trafikpakker; Trafikpakke 1: Sør, Trafikpakke 2: Nord og Trafikpakke 3: Vest (se oversikt side 4).

Trafikpakke 4 Oslo/Østfold er viktig fordi den omfatter både lokaltog og intercitytog som frakter mange mennesker og den er viktig for næringslivet. I tillegg estimeres det med en betydelig trafikkvekst på strekningene. Trafikpakken inkluderer også drift av persontogtrafikken på Follobanen.

Det er planlagt at konkurransegrunnlaget for Trafikpakke 4 Oslo/Østfold skal sendes ut i september 2020 med en tilbudsfrist i februar 2021. Kontraktsignering vil

etter planen gjennomføres i siste halvdel av 2021 med trafikkstart på strekningene i desember 2022, samtidig som Follobanen åpnes.

Det er lagt opp til at operatøren som blir tildelt Trafikpakke 4 Oslo/Østfold skal få mer enn ett år på å forberede trafikkstart fra kontrakten er signert.

Trafikpakke 4 Oslo/Østfold er viktig fordi den omfatter både lokaltog og intercitytog som frakter mange mennesker og den er viktig for næringslivet.



Spur Track
3
Diel
14:00



6. Kundene i sentrum

Frem til desember 2019 var Vy Norske togs eneste operative kunde. Gamle strukturer og prosesser fra før Jernbanereformen la grunnlaget for samarbeidet mellom Norske tog og Vy. Nye rutiner og arbeidsforhold har gradvis blitt gått opp underveis i samarbeidet.

I oktober 2018 vant Go-Ahead anbudet om å drifte persontogtrafikken på Sørlandsbanen. Da Go-Ahead hadde sin aller første avgang i Norge, fra Stavanger til Oslo den 15. desember, ble det skrevet jernbanehistorie.

Flere kunder betyr at Norske tog får flere og ulike organisasjoner å forholde seg til. Ulike organisasjoner har ulike rutiner, prosesser og arbeidsmetoder. Norske tog er godt i gang med samarbeidet med Go-Ahead og SJ Norge for å sikre gode prosesser og rutiner på alt fra spørsmål om vedlikehold, til overlevering av nye togsett. Nøkkelene ligger i å lytte og lære, for å forstå hva kundene har tilbudt og hvordan de ønsker å levere på sin kontrakt. Norske tog har allerede gjort seg gode erfaringer med oppstart av trafikkpakker. Disse erfaringene tar selskapet med seg videre til oppstart av neste trafikkpakke. Målet er å utforme en beste praksis som skal legge grunnlaget for godt samarbeid med ytterligere kunder fremover.

SJ Norge ble i oktober 2019 tildelt kontrakten for Trafikkpakke 2 Nord (se oversikt side 4). Med denne tildelingen vil SJ Norge bli den tredje operatøren som drifter persontogtrafikk underlagt offentlig kjøp på norsk jernbane. SJ Norge har allerede begynt arbeidet med å bygge en norsk organisasjon, og gjennom godt samarbeid skal Norske tog og SJ Norge sikre en vellykket togdrift i Nord-Norge.

I avtalen mellom Jernbanedirektoratet og operatørene som har blitt tildelt Trafikkpakker (Go-Ahead og SJ Norge) inngår det en oppstartsbonus. En slik ordning setter også press på Norske togs leveranser på oppstartsdagen. Forutsetningen for å motta bonusen er blant annet at operatøren skal holde planlagt rute-tabell de første 24 timene i drift. Med andre ord må alt togmateriell Norske tog leverer til kunden blir befart, kvalitetssikret og overdratt til rett tid, for at de igjen skal levere på avtalt togtilbud. Jernbanedirektoratet har satt bonusen til 30-40 millioner kroner, og anser den som et incitament for at operatørene skal levere bedre enn

forventet. Go-Ahead leverte tilfredsstillende på kravene i oppstartsfasen og fikk med dette en vellykket oppstart.

I starten av desember ble Vy Tog tildelt kontrakten om persontogtjenester på Trafikkpakke 3 Vest: Bergensbanen. Planlagt oppstart er desember 2020.

De tiltakene og tilpasningene Norske tog gjør er en viktig del i å tilrettelegge for at selskapets kunder skal kunne levere en best mulig reiseopplevelse til passasjerene.

Norske tog leier ut tilstrekkelig antall, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy til selskapets kunder som drifter de ulike trafikkpakkene. Kunden er fra overtakelse, og gjennom hele kontraktsperioden, ansvarlig for drift og vedlikehold. I tillegg skal Norske tog i leieperioden bidra til modifikasjoner som er gode både for operatøren og for forvaltningen av den totale flåten. Sammen med operatørene skal Norske tog bygge nye løsninger som bidrar til en attraktiv persontogtrafikk og til «det grønne skiftet».

De tiltakene og tilpasningene Norske tog gjør er en viktig del i å tilrettelegge for at selskapets kunder skal kunne levere en best mulig reiseopplevelse til passasjerene.



7. Mange initiativ for å bygge morgendagens togtilbud

Norske tog jobber målrettet for å gi et best mulig tilbud til selskapets kunder og de reisende, dette for å sikre en god reiseopplevelse. Selskapet jobber derfor kontinuerlig med oppgraderinger av togmateriell, og har flere oppgraderingsprosjekter på gang.

ERTMS

Signalfeil har over lengre tid vært en utfordring for det norske jernbanesystemet. ERTMS er et felles europeisk system, initiert av EU, som skal standardisere signalisering og trafikkstyring på jernbanen i hele Europa. Det nye systemet er ment å gi bedre og raskere informasjon til togoperatører, færre signalfeil og mer punktlig og forutsigbar jernbanetrafikk. Dette vil bidra til å redusere menneskelige feil og dermed øke sikkerheten. Teknologien kan åpne for selvkjørende tog i fremtiden.

I 2018 inngikk Norske tog en avtale med Alstom om levering av ombordutstyr for det nye signalsystemet. Bane Nor har testet teknologien på østre del av Østfoldbanen, med gode resultater. Norske tog og Alstom har begynt planleggingen av togsettene som skal bygges om slik at de er klare til å kjøre på det nye signalsystemet når det blir satt i drift.

Av hensyn til passasjerene skjer utbyggingen trinnvis. Signalsystemet skal være ferdig installert på alle norske tog i 2026 og innen 2034 skal ERTMS dekke hele det norske jernbanenettet.

Sprekkutbedring – Type 7 (personvogn som trafikkerer Bergensbanen og Sørlandsbanen)

Vognene av Type 7 er gamle og har fått sprekkdannelse i skroget, som er laget av aluminium. Norske tog har som mål å levere sikre og pålitelige kjøretøy til sine kunder. Derfor har selskapet i 2019 fortsatt det pågående arbeidet med å utbedre sprekker på gamle kjøretøy. Først og fremst handler det om å sveise sprekker i togene for å sikre kjøretøyets levealder og kvalitet, og gode kjøretøy til de reisende.

Arbeidet har pågått i flere runder. Utbedringene som gjøres i denne runden vil pågå frem til sommeren 2020.

Togradio

Togradio er et myndighetspålagt sikkerhetssystem som sørger for at lokfører kan kommunisere med toglederne. Alle kjøretøy må ha godkjent og fungerende togradio for å kunne trafikkere på jernbanesporet.

Dagens togradioer har gått ut av produksjon, og Norske tog er derfor nødt til å kjøpe inn nye togradioer til de nye togene som kommer de neste årene. Om 5-6 år frem i tid vil det komme en ny standard på togradioer. Togradioene som kjøpes inn nå må derfor kunne oppgraderes og brukes videre når ny standard kommer.

Norske tog har vært ute med konkurranse på levering av togradioer og ved årsskiftet 2019/2020 er konkurransen i sluttfasen.

Av hensyn til passasjerene skjer utbyggingen trinnvis. Signalsystemet skal være ferdig installert på alle norske tog i 2026 og innen 2034 skal ERTMS dekke hele det norske jernbanenettet.

Mobilforsterkere

For å gi god komfort er togenes karosseri bygget for å dempe vibrasjoner og støy, skjerme for sol, og redusere varmetap. Det betyr at karosseriet også hindrer mobilsignaler å slippe inn i toget. Dette medfører at de reisende opplever dårlig nettdekning ombord på togene. For å gi bedre nettdekning om bord har Norske tog inngått en avtale om anskaffelse av nye 4G mobilforsterkere. I første omgang er det 169 tog fordelt på 6 togtypene som oppgraderes. Disse togene kjører blant annet på Østfoldbanen og Sørlandsbanen. For de reisende vil det bety høyere hastighet på datanettet, både for tale og data.

Norske tog har montert 4G mobilforsterkere i alle FLIRT-tog. Teleoperatørens målinger bekrefter at dette har gitt betydelig bedre dekning ombord på togene.

Norske tog har signert kontrakt med Site Service om levering av mobilforsterkere. Installasjon av prototyper gjennomføres vinter/ vår 2020. I samarbeid med teleoperatørene vil Norske tog verifisere løsningen før serieinstallasjon settes i gang. Arbeidet er planlagt å starte på Type 73B som trafikkerer på Østfoldbanen. Målet er ferdigstilling på mesteparten av flåten i løpet av 2022.

Midtlivsoppgradering – Type 72

Norske tog skal oppgradere 36 togsett av Type 72 (lokaltogene som trafikkerer Østlandet og Jærbanen) for å sikre at togene er standardiserte og tidsriktige, og at de bedre møter kundenes og passasjerenes behov.

Førere, konduktører, passasjerer og operatørene har hatt muligheten til å komme med innspill på hva som er viktig for dem. Nye inngangsdører, stikkontakter ved hvert sete, frontlys, utvendig lakkering og innvendig oppussing er noe av det som skal oppgraderes. Økt passasjerkomfort og trivsel for personalet vil bli vektlagt. Etter oppgraderingen vil togene fremstå i vesentlig bedre stand.

Planleggingen av arbeidet er i full gang, og vil bli konkurranseutsatt i starten av 2020. For at arbeidet ikke skal gå på bekostning av kunder og passasjerer skal to og to tog oppgraderes samtidig. Estimert oppstart på arbeidet er i starten av 2021.



A close-up photograph of a control panel with a warm, orange-brown color palette. On the left, a portion of a black dial is visible, showing a white '0' and several tick marks. To the right of the dial is a circular button with a textured surface. The background is dark and out of focus, with some faint lines and a blurry 'På' label at the bottom.

Eierstyring og
selskapsledelse

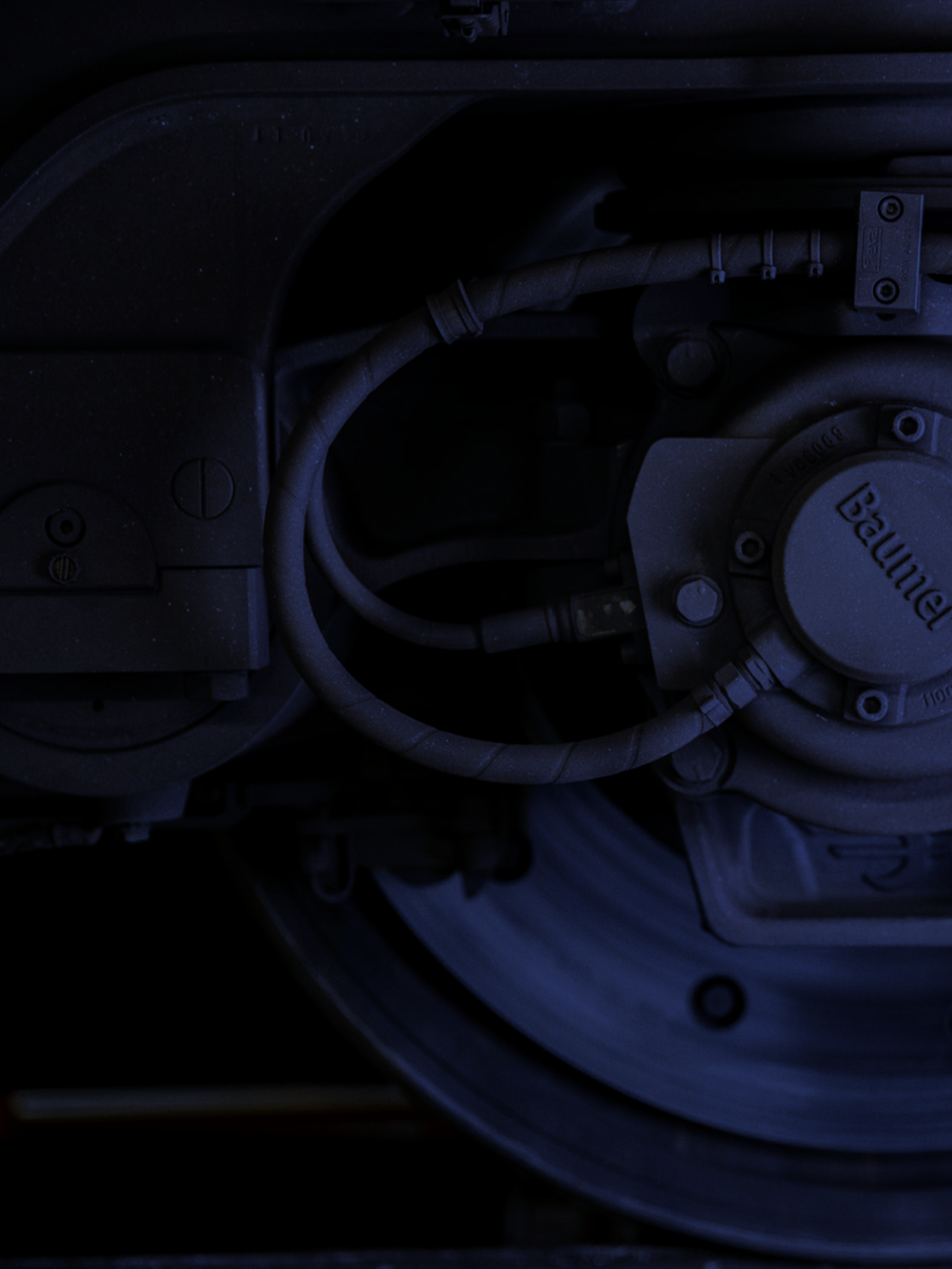
Styret i Norske tog AS er ansvarlig for eierstyring og selskapsledelse, og redegjør her for selskapets etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES).

Område	Følg	Forklar
Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse	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.	
Virksomhet	Selskapets formål er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for utleie til persontogoperatører i Norge, samt virksomhet som står naturlig i sammenheng med dette. Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis. Selskapet har vedtatt et verdigrunnlag og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.	
Selskapskapital og utbytte	Norske tog har pr 31.12.19 en egenkapital på 3 065 mill. kroner. Selskapet legger opp til å ha en egenkapitalandel som ligger over 20 prosent, dette vurderes å være tilstrekkelig kapitalisert gjennom strategiperioden. Inntjeningsmodellen og planer om betydelig investeringer i nytt togmateriell betyr at styret ikke vil foreslå utbytte i kommende strategiperiode.	
Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående	Selskapet har kun en aksjeklasse. Alle aksjene eies av den norske stat og forvaltes av SD. Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i de etiske retningslinjer og instruksjer for styret og administrerende direktør.	
Fri omsettelighet	Alle aksjene er eiet av SD	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant
Generalforsamling	Den norske stat ved SD er generalforsamling. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. Minimum styreleder, administrerende direktør og revisor deltar på møtet. Innkalling til generalforsamling sendes aksjonær senest 21 dager før tidspunkt for generalforsamling. Påmeldingsfrist settes nært opptil dato for avholdelse av generalforsamling. Generalforsamlingen åpnes av styrets leder. Deretter velger generalforsamlingen møteleder.	
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 blant de ansatte.	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant

Område	Følg	Forklar
Bedriftsforsamling og styret, sammensetning og uavhengighet	Norske tog AS har ikke bedriftsforsamling. Styret har i 2019 bestått av tre aksjonærvalgte medlemmer hvorav to er kvinner og en er mann. 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.
Styrets arbeid	Styret har møte minimum seks ganger i året, hvorav en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. Antallet møter i 2019 var syv. Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse.	
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	Godtgjørelse til styret fastsettes i generalforsamling. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig. Styremedlemmer eller selskaper de er tilknyttet, har ikke påtatt seg særskilte oppgaver for selskapet.	
Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet	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 som er fastsatt av styret. Styrets erklæring om lederlønn behandles som egen sak i generalforsamling.	
Informasjon og kommunikasjon	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.	Kravene er bare delvis relevante for selskapet, men følges for offentliggjøring av rapporter.

Område	Følg	Forklar
Selskaps- overtakelse	Selskapet er heleid av staten og kategoriseres som et kategori 3-selskap.	På bakgrunn av eiersituasjonen og kategoriseringen av selskapet er det ikke utarbeidet egne prinsipper for selskapsøvertakelse.
Revisor	Norske tog AS har en uavhengig revisor som er valgt av generalforsamlingen. Revisor deltar på styremøtet som behandler årsregnskapet. Revisors levering av tilleggstjenester presenteres årlig for styret. Norske tog AS har i tillegg en internrevisor.	







Styrets
årsberetning

Sammendrag av resultat og utviklingstrekk for Norske tog AS i 2019

Norske tog har et stort og viktig samfunnsoppdrag. Selskapet skal anskaffe, eie og forvalte kjøretøy på den norske jernbanen som skal leie ut jernbanekjøretøy på konkurransenøytrale vilkår til operatører som vinner anbud på persontogtrafikk i Norge. Selskapet skal bistå Jernbanedirektoratet med å utrede materiellstrategi, og er ansvarlig for innkjøpsprosessen av nye jernbanekjøretøy.

Norske tog har arbeidet målrettet med følgende av selskapets samfunnsoppgaver i 2019; Det er tildelt ytterligere to trafikkkpakker til henholdsvis to nye operatører, SJ Norge og Vy Tog, det har vært oppstart på Trafikkpakke 1 Sør – Sørlandsbanen og Jærbanen med Go-Ahead, og det er utarbeidet konkurransegrunnlag for innkjøp av nye lokaltog.

Med jernbanereformen og oppdelingen i trafikkkpakker fulgte det også et behov for å revidere leiekontrakten Norske tog har med operatørene og tilpasse de deretter. Den nye kontrakten ble utarbeidet til signeringen av Trafikkpakke 1 Sør i 2018 og vil på sikt, med den strukturen det er på trafikkkpakkene, medføre en økning i leieinntekten til selskapet. Denne økningen vil dekke inn selskapets økte kostnader.

Norske tog gikk i 2019 ut i markedet med sin første utstedelse av en grønn obligasjon etter å ha utformet et grønt rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner. Dette rammeverket bygger på prinsippene til The International Capital Market Association (ICMA) Green Bond Principles fra 2018 og har oppnådd høyeste vurdering fra CICERO, såkalt «mørkegrønn». Midlene hentet gjennom denne obligasjonen må brukes til finansiering eller refinansiering av investeringer i elektriske togsett eller oppgradering av eksisterende elektriske togsett.

Norske tog har et positivt årsresultat etter skatt på 222 MNOK (279 MNOK). Nedgangen i resultat skyldes i hovedsak et høyere tempo i modifikasjoner og flere pågående anskaffelsesprosjekter. Resultatet gir en avkastning på bokført egenkapital på 7,8 % (10,9 %). Selskapet skal ha 5 % avkastning på egenkapitalen, men resultat vil kunne variere over tid, dette på grunn av investeringer i nytt togmateriell eller modifikasjoner på eksisterende togmateriell.

Økonomisk utvikling i Norske tog

Norske togs årsresultat er på 222 MNOK (279 MNOK). Driftsresultat er på 392 MNOK (426 MNOK). Endringen i driftsresultatet skyldes en økning i modifikasjonskostnader. Dette balanseres ut av en kompensasjon for leie av lokaler fra Vygruppen, se note 18.

Netto kontantstrøm fra driften er 976 MNOK (1 258 MNOK). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 1 416 MNOK (842 MNOK). Midlene er i hovedsak brukt til å kjøpe nye kjøretøy og utløsning av opsjon 5 i kontrakten med Stadler. Selskapets arbeidskapital er 1 232 MNOK (1 955 MNOK). Arbeidskapitalen er i hovedsak endret grunnet anskaffelser og annen opptjent egenkapital.

Det er på slutten av 2019 tatt opp lån pålydende 1 300 MNOK som selskapet skal bruke til å betale ned et forefallende lån i februar 2020. Dette medfører en høy kontantbeholdning pr. 31.12.19 på 1 734 MNOK.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 3 065 MNOK (2 835 MNOK). Egenkapitalandelen er 22,5 prosent. Fri egenkapital utgjør 665 MNOK (435 MNOK).

2019 er første år med innskuddsbasert pensjonsordning for alle ansatte. Endelig oppgjør for den gamle ytelsesordningen vil skje i 2020. Se også note 13.

Fortsatt drift

I samsvar med Lov om årsregnskap (regnskapsloven) § 3-3a bekreftes det at regnskapet er avlagt under forutsetning av fortsatt drift av virksomheten. Årets resultat overføres til annen egenkapital.

Formål med virksomheten

Norske togs formål er i samsvar med samfunnsoppdraget slik det er definert fra eier, Staten. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske Tog AS er 100 prosent eid av Staten, Samferdselsdepartementet utøver eierskap på vegne av Staten. Selskapets hovedkontor er i Oslo.

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

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

Mål og strategier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige kjøretøy, i tråd med samfunnets behov for persontrafikk med tog. På denne måten bidrar selskapet til en helhetlig kjøretøypark på norsk jernbane.

Norske tog skal utarbeide planer for å møte kapasitetskrav og trafikkvekst for eksisterende og fremtidige kontrakter. Selskapet har utarbeidet en leieavtale som skal ligge til grunn for utleie av kjøretøy til alle operatører. Kjøretøystrategien til Norske tog skal bidra til 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. Norske tog skal til enhver tid følge med på den teknologiske utviklingen og ha oversikt over nye teknologiske løsninger i sektoren.

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.

Personal, likestilling og ytre miljø

Norske tog gjennomfører en årlig medarbeiderundersøkelse. Årets undersøkelse viser en tilbakegang i medarbeidertilfredshet, dog stadig på et tilfredsstillende nivå. Selskapet har fokus på dette og i tråd med Norske togs medarbeiderstrategi arbeides det målrettet med kompetanseutvikling og involvering av selskapets ansatte. Sykefraværet er fortsatt lavt med et gjennomsnitt på 2,02 prosent for 2019. Arbeidsmiljøet betegnes som godt, og en ny medarbeiderundersøkelse er planlagt gjennomført på slutten av året 2020. Selskapet ansatte fem medarbeidere og takket av tre i 2019 og har dermed økt antall årsverk med to fra 2018.

Norske togs materiell var i februar 2019 involvert i en ulykke ved Filipstad hvor en person omkom og to ble

alvorlig skadet. Selskapet ser svært alvorlig på denne hendelsen og vil iverksette tiltak. Ut over dette er det ikke meldt om skader på ansatte i Norske tog eller reisende som følge av feil eller mangler på togmateriell.

Norske togs styre har i 2019 bestått av samme personer som for 2018, tre aksjonærvalgte medlemmer, hvorav to er kvinner og en er mann, og en ansattrepresentant. Selskapet har som mål å ha en god kjønnsbalanse i organisasjonen. Dette skal oppnås gjennom systematisk arbeid for å rekruttere flere kvinner.

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

Framtidsutsikter

Norske tog har en viktig rolle i tilretteleggingen av norske jernbane som et attraktivt transporttilbud. Gjennom å hele tiden arbeide målrettet med kundenes behov og tilbakemeldingene selskapet får fra sine reisende skal Norske tog bidra til at flere velger tog fremfor bil.

På litt i overkant av ett år vil selskapet gå fra å ha en operativ kunde, Vy, til å ha fire kunder i drift, Vy, Go-Ahead, SJ Norge og Vy Tog. Det er høyt prioritert å forbedre strukturen for kundedialog og sikre leveranser i tråd med kundens forventninger. Erfaringer fra oppstarten med Go-Ahead danner grunnlaget for å utvikle gode metoder for samarbeid og dialog.

For å både møte kundenes behov og det de reisende etterspør skal Norske tog iverksette flere store prosjekter. Selskapet har gjennom statsbudsjettet fått en investeringsramme for nye lokal tog. Dette vil for det første bidra til at Norske tog møter selskapsmålet om en moderne og tidsriktig kjøretøypark. I tillegg vil det svare opp kundenes behov for nytt togmateriell med større kapasitet og møte veksten i persontogtrafikken.

Risiko

Finansiell risiko

Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot endringer i rente og valuta.

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 kombinerte rente- og valutabytteeavtaler. Norske tog har som målsetning å minimere valutarisiko i finansforvaltningen. Forøvrig 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 valutarisiko av avtalens løpetid.

Norske tog er eksponert for renteendringer. Selskapet benytter rentebytteeavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Det er etablert målsetninger som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen. Målet er å ligge med ca. 70 prosent fastrente og 30 prosent flytende.

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 omtrent 300 MNOK.

Norske tog har utviklet et rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner. Selskapet gikk i slutten av november ut i markedet med den første grønne obligasjonsutstedelsen, som ble tatt godt imot i markedet. Det kommende året skal selskapet utarbeide en detaljert rapport om hvilke grønne investeringsprosjekter som skal finansieres og de faktiske miljø- og klimakonsekvensene av disse.

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.

Norske togs ansvar er å opprettholde den tekniske levetiden på alle kjøretøy selskapet eier. Risikoen for selskapet er mangel på finansiering for å opprettholde levetiden gjennom midtlivsoppgraderinger og andre modifikasjoner. I tillegg er det en risiko for selskapet at det ikke får tilgang på materiellet til riktig tid for å gjøre større oppgraderinger eller endringer.

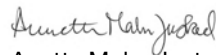
Ved gjennomføring av midtlivsoppgradering av Type 72, er det planlagt at to og to togsett tas ut av drift og

oppgraderes. Da det kun er to reservesett med tog av denne typen vil det i denne perioden være begrenset tilgjengelighet for reservemateriale om det skulle dukke opp uforutsette hendelser. Tilgjengelighet av togmateriellet vil også være en utfordring ved gjennomføring av flere av de andre prosjektene Norske tog skal igangsette de kommende årene. Dette gjelder blant annet installasjon av mobilforsterkere, togradioer og ERTMS.

Norske tog har besluttet å anskaffe komponenter for vedlikehold av togmateriellet som selskapet eier. I første halvår av 2019 var selskapet ute med forespørsel på alle komponentene i denne kategorien. En del av komponentene viste seg å være utfordrende å få tak i og har lang produksjonstid. Dette har medført en risiko for at alle nødvendige komponenter ikke vil være tilgjengelig til enhver tid.

I konkurransegrunnlaget for Trafikkkpakke 3 Vest åpnes det for at tilbyderen kan stille med eget materiell på strekningene tilhørende trafikkkpakken, hvis behovet overskrider det Norske tog kan fremskaffe. I prinsipp kan dette medføre at Norske tog går glipp av muligheten til økt leieinntekt. Tap av leieinntekt påvirker igjen mulighetsrommet Norske tog har for ytterligere innkjøp av nye tog, samt investeringer for å møte kundenes behov.

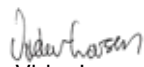
Oslo, 12. februar 2020


Anette Malm Justad
Styreleder


Espen Opedal
Styremedlem


Øystein Risan
Administrerende direktør


Marianne Abeler
Styremedlem


Vidar Larsen
Styremedlem



A close-up photograph of a metal grate, likely from a storm drain or industrial equipment. The grate is composed of several parallel, slightly curved metal bars. The entire image is heavily tinted with a dark blue color, creating a moody and industrial atmosphere. The lighting is soft, highlighting the texture of the metal. In the background, there are blurred circular shapes, possibly other parts of the machinery or a large pipe.

Regnskap

Innhold i regnskapet

Resultat	78
Balanse	79
Kontantstrømoppstilling	80
Egenkapitalutviklingen	81
Noter for årsregnskapet 2019*	82
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	82
2. Inntektsinformasjon	86
3. Varige driftsmidler	86
4. Kundefordringer og andre fordringer	88
5. Finansiell risikostyring	88
6. Derivater	90
7. Finansielle instrumenter etter kategori	91
8. Kontanter og bankinnskudd	93
9. Aksjekapital og overkurs	93
10. Lånegjeld	93
11. Skatter	96
12. Personalkostnader	97
13. Pensjoner og lignende forpliktelser	98
14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	101
15. Andre avsetninger for forpliktelser	102
16. Tap på kontrakter	102
17. Av- og nedskrivninger	102
18. Andre kostnader	103
19. Finansielle poster	103
20. Urealiserte verdiendringer	104
21. Leiekostnader	104
22. Nærstående parter	106
23. Betingede utfall	108
24. Hendelser etter balansedagen	108
25. Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte	108
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppjøret 2019	110
APM	111
Revisors beretning	112

*Årsregnskapet ble vedtatt av styret den 12. februar 2020 .

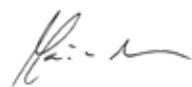
Resultat

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	2019	2018
Driftsinntekter	2	1 256 002	1 217 061
Lønn og andre personalkostnader	12	51 034	43 028
Avskrivninger og nedskrivninger	17	702 417	692 055
Andre kostnader	18	110 775	56 045
Sum driftskostnader		864 226	791 128
Driftsresultat		391 777	425 933
Finansielle poster			
Finansinntekter	19	138 144	169 200
Finanskostnader	19	-278 667	-291 645
Netto finanskostnad pensjoner	13, 19	-900	-311
Urealiserte verdiendringer	20	34 163	20 371
Sum finansielle poster		-107 260	-102 385
Resultat før skattekostnad		284 518	323 548
Skattekostnad	11	62 636	44 243
Periodens resultat		221 882	279 305
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		221 882	279 305
Utvidet resultat			
Årets resultat		221 882	279 305
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	13	10 646	-13 423
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	11	-2 342	2 883
Periodens totalresultat		230 186	268 765
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		230 186	268 765

Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31/12/2019	31/12/2018
Varige driftsmidler	3	10 608 420	9 883 793
Sum anleggsmidler		10 608 420	9 883 793
Beholdning komponenter	8		-
Kundefordringer og andre fordringer	4	32 096	698
Derivater	6	1 235 475	1 203 006
Kontanter og bankinnskudd	8	1 733 834	2 372 091
Sum omløpsmidler		3 001 405	3 575 795
Sum eiendeler		13 609 825	13 459 588
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	9	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		664 784	434 598
Sum egenkapital		3 064 784	2 834 598
Lån	10	7 196 235	8 311 286
Pensjonsforpliktelser	13	29 130	32 296
Utsatt skatt	11	725 115	660 137
Andre avsetninger for forpliktelser	21	8 420	-
Sum langsiktig gjeld		7 958 900	9 003 719
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	14	47 609	138 676
Derivater	6, 10	7 739	18 732
Lån	10	2 530 792	1 463 863
Derivater	6		-
Sum kortsiktig gjeld		2 586 140	1 621 271
Sum egenkapital og gjeld		13 609 825	13 459 588

Oslo, 12. februar 2020


Annette Malm Justad
Styreleder

Marianne Abeler
Styremedlem

Espen Opedal
Styremedlem

Vidar Larsen
Styremedlem

Øystein Risan
Administrerende
direktør

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK)	Noter	2019	2018
Årsresultat før skatt		284 518	323 548
Finansielle poster		107 260	102 385
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	17	702 417	692 055
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	13	6 580	291
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld*		-124 868	139 717
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		975 907	1 257 996
Kjøp av varige driftsmidler	3	-1 416 220	-842 064
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-1 416 220	-842 064
Betalte renter obligasjonslån		-303 324	-241 765
Renteinntekter		117 869	109 799
Andre finansposter		-12 389	-22 269
Opptak av kort- og langsiktig lån	10	1 300 000	2 850 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	15	-1 300 000	-1 099 995
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-197 844	1 595 770
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		-638 157	2 011 702
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	8	2 372 091	360 499
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-100	-110
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	8	1 733 834	2 372 091

*Norske tog har endret definisjon på denne linjen. Linjen viser nå kun endring av Kundefordringer og andre fordringer samt endring av Leverandørgjeld og annen kortsiktige fordringer (med justering for kortsiktig gjeld tilknyttet IFRS 16 på -2 404TNOK).

Da vi trekker ut finansielle poster (hentet fra Resultatet) fra operasjonelle aktiviteter i 2019 regnskapet så er det samme gjort i 2018 som betyr at noen tall har endret seg.

Egenkapitalutviklingen

2019 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksjekapital	Overkurs	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2019	9	100 000	2 300 000	434 599	2 834 599
Årets resultat		-	-	221 882	221 882
Fra utvidet resultat		-	-	8 303	8 303
Egenkapital 31. desember 2019		100 000	2 300 000	664 784	3 064 784

2018 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksjekapital	Gjelds-konvertering	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2018	9	100 000	2 300 000	165 834	2 565 834
Årets resultat		-	-	279 305	279 305
Fra utvidet resultat		-		-10 540	-10 540
Egenkapital 31. desember 2018		100 000	2 300 000	434 599	2 834 599

1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Generell informasjon

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

Selskapets virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurransenøytrale vilkår. Selskapet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske Tog AS har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2019 ble vedtatt av styret 12. februar 2020.

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

Rammeverk for regnskapsavleggelsen

Selskapsregnskapet 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 selskapsregnskapet.

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

Selskapsregnskapet 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 vurderings-tidspunktet.

Områder hvor bruk av estimater og forutsetninger er vesentlige for selskapsregnskapet:

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, gjennomføres 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 sensitivitetsanalyse 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 AS har kun et segment ved utleie av tog.

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.

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.

Inntektsføring

Selskapets inntekter kommer fra utleie av togmateriell. Leieavtalene klassifiseres som operasjonelle leieavtaler etter IAS 17, og inntektene periodiseres lineært over leieperioden da utleieavtalene i sin helhet er basert på faste priser. Leieavtalene forskuddsfaktureres hver måned. Inntekter fra utleie er ikke omfattende av virkeområdet til IFRS 15; selskapet vurderer utleie av tog til persontransport til å være omfattet av IFRS 16.

Varige driftsmidler

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 tilflytte selskapet og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholds-kostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Når det gjelder balanseføring av større prosjekter så regnskapsføres dette på disse tidspunktene:

1. Betaling av forskudd ved kontraktsinngåelse klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog
2. Ved oppnådde fremdriftsmilepæler faktureres Norske tog (PTO) og kostnaden klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog
3. Ved overlevering av togsett til Norske tog AS og videre til kunde aktiveres delleranse tog og estimert gjenværende kost som transportmiddel for avskrivning
4. Ved mottak av slutfaktura (FTO) avregnes estimert aktivering for avskrivning

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

Bruksrettigheter (IFRS 16) 2-12år

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 indikationer 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 salgsværdi 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.

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.

De finansielle derivatene bokføres i henhold til IFRS 9.

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.

Overgangen fra en inntruffet tapsmodell i IAS 39 til en forventet tapsmodell i IFRS 9, vil resultere i at tap på fordringer blir innregnet på et tidligere tidspunkt. Norske tog AS fikk i løpet

av desember 2019 en ny hovedkunde; Go-Ahead Norge AS som nå opererer Trafikkpakke Sør (startet 15. desember 2019). VyGruppen AS opererer resten av trafikkkapakene i Norge. Norske tog har ikke identifisert behov for å øke tapsavsetningen på fordringene per 31.12.2019.

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.

I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra NSB AS, overtok Norske tog AS lån den 9. desember 2016. Selskapet overtok følgende forpliktelser med følgende verdier:

Obligasjonslån nominell verdi:
5 886 250TNOK

Obligasjonslån virkelig verdi:
7 561 273TNOK

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 fordelene 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 netto grunnlag.

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

1.1.2019 gikk Norske tog over til en innskuddsbasert plan hvor selskapet betaler et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

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 **Nye og endrede standarder og fortolkninger som er tatt i bruk**

IFRS 16 Leasing

IFRS 16 hadde virkningstidspunkt fra 1. januar 2019.

Utleie

Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. For Norske tog AS sine utleiekontrakter medfører IFRS 16 kun mindre endringer i opplysningskrav. Norske tog AS eier togene som leies ut og vil i henhold til IFRS 16.C14 ikke foreta noen justeringer i regnskapsføringen ved overgangen.

Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelsene til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes. For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes. Det vil ikke lenger være en forskjell på behandling av finansielle og operasjonelle leieavtaler.

Fortolkning 23 Usikkerhet rundt behandling av inntektsskatt

Fortolkningen forklarer hvordan man innregner og måler utsatt skatt og

nåværende skatteeiendeler og gjeld hvor det er usikkerhet rundt skattebehandlingen.

Annet

IASB har også vedtatt noen mindre endringer og presiseringer i flere ulike standarder. Det er vurdert at ingen av disse endringene vil ha betydelige effekter for selskapet.

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 17 Forsikringskontrakter

IFRS 17 er vedtatt av IASB i 2017 og erstatter IFRS 4 Forsikringskontrakter. IFRS 17 prinsipper for innregning, måling, presentasjon og opplysninger forsikringskontrakter. Den nye standarden er ikke vurdert å være av betydning for konsernets virksomhet. Ikrafttredelsestidspunktet er 1. januar 2021.

Definisjon av «Material» – Amendments to IAS 1 and IAS 8

IASB har gjort endringer til IAS 1 Presentasjon av finansregnskap og IAS 8 Regnskapsprinsipper, endringer i regnskapsmessige estimater og feil. Endringene tar spesielt for seg at ved å ikke gi dekkende nok informasjon har samme effekt som å ikke inkludere eller å gi feil informasjon.

Ikrafttredelsestidspunkt er 1. januar 2020.

Revidert «Conceptual Framework» for Finansiell Rapportering

IASB har gitt ut en revidert «Conceptual framework» som vil bli brukt til å sette standard bestemmelser med umiddelbar effekt. Her har det blitt gjort flere endringer.

Ikrafttredelsestidspunkt er 1. januar 2020.

Annet

IASB har også vedtatt noen mindre endringer og presiseringer i flere ulike standarder. Det er vurdert at ingen av disse endringene vil ha betydelige effekter for selskapet.



2. Inntektsinformasjon

Norske tog AS har kun ett driftssegment – utleie av tog.

Salgsanalyse per kategori	2019	2018
Utleieinntekter	1 255 228	1 215 011
Andre driftsinntekter	774	2 050
Sum	1 256 002	1 217 061

Informasjon om viktige kunder

Frem til desember 2019 hadde selskapet en kunde for utleie av persontogmateriell, VyGruppen AS (tidl. NSB AS). Fra og med 15. desember 2019 kjører Go-Ahead Norge AS persontog på Arendalsbanen, Jærbanen og Sørlandsbanen. Disse to selskapene utgjør 100 % av utleieinntekter, der Vy AS står for 99,54 % av utleieinntektene og Go-Ahead Norge AS står for 0,46 % av utleieinntektene i 2019.

Oversikt over fremtidige leieavtaler (nominelle tall)	2019	2018
Leieavtaler neste 12 måneder	1 237 743	1 248 000
Leieavtaler de neste 2-5 år	2 894 547	3 456 000
Leieavtaler lengre enn 5 år	776 636	0
Sum	4 908 926	4 704 000

Utleie

Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. For utleiekontrakter medfører IFRS 16 kun mindre endringer i opplysningskrav. Norske tog AS eier togene som leies ut og vil i henhold til IFRS 16.C14 ikke foreta noen justeringer i regnskapsføringen ved overgangen.

3. Varige driftsmidler

	Maskin og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 1. januar 2019						
Akkumulert anskaffelseskost	46 693	10 803 140	480 053	15 287	-	11 345 173
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-36 385	-1 424 995	-	-	-	-1 461 380
Sum	10 308	9 378 145	480 053	15 287	-	9 883 793

Regnskapsåret 2019

Inngående balanse	10 308	9 378 145	480 053	15 287	-	9 883 793
Implementeringseffekt IFRS 16	-	-	-	-	10 824	10 824
Tilgang, herunder balanseførte renter	-	-	960 198	456 022	-	1 416 220
Overført mellom anleggsgrupper	1 187	916 924	-462 175	-455 936	-	-
Årets avskrivninger	-5 482	-695 639	-	-	-1 296	-702 417
Sum	6 013	9 599 430	978 076	15 373	9 528	10 608 420

	Maskin og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 31. desember 2019						
Akkumulert anskaffelseskost	47 880	11 730 461	978 076	15 373	10 824	12 782 614
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-41 867	-2 131 031	-	-	-1 296	-2 174 194
Sum	6 013	9 599 430	978 076	15 373	9 528	10 608 420
Avskrivningstid benyttet	3 - 10 år	5 - 30 år				

Balanse 1. januar 2018						
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

Regnskapsåret 2018						
Inngående balanse	25 444	8 931 916	501 288	275 136		9 733 784
Tilgang, herunder balanseførte renter	-	-	265 317	576 747		842 064
Overført mellom anleggsgrupper	1 970	1 121 178	-286 552	-836 596		-
Årets avskrivninger	-14 499	-674 949	-	-		-689 448
Årets nedskrivninger	-2 607	-	-	-		-2 607
Sum	10 308	9 378 145	480 053	15 287		9 883 793

Balanse 31. desember 2018						
Akkumulert anskaffelseskost	46 693	10 803 140	480 053	15 287		11 345 173
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-36 385	-1 424 995	-	-		-1 461 380
Sum	10 308	9 378 145	480 053	15 287		9 883 793
Avskrivningstid benyttet	3 - 10 år	5 - 30 år				

Selskapets tog har en forventet levealder mellom 10 til 30 år når de blir satt i trafikk. Forskjellen er dekomponering av togene i henhold til IFRS 16. Togstammen blir normalt avskrevet over 30 år, mens innsiden av togene (seter, gulv, etc) normalt blir avskrevet over 10-15 år.

Selskapet avskriver også kontormøbler, software, computere, teknisk utstyr - hvor avskrivningstiden kan bli så lite som 5 år.

Delleveranse tog:

Delleveranse av tog består utelukkende av forskuddsbetalinger i henhold til avtaler. Her har det ikke vært noen form for fysisk leveranse av tog til Norske tog. Ved overtakelse av nye tog krediteres forskuddet som har blitt betalt og omposteres umiddelbart til anlegg under utførelse i påvente av aktivering.

Anlegg under utførelse:

Anlegg under utførelse består av togsett som er levert til Norske tog, men enda ikke levert til operatør og tatt i bruk. Ved operatørens overtakelse av togsett aktiveres hele verdien av respektive togsett som Transportmidler og avskrivningen starter. Anlegg under utførelse inneholder også høy-kost komponenter, endringsordre eller mindre prosjekter som skal inngå i togets eller annen avtalt leveranse, og hvor levering er utført, men toget eller leveransen er ikke aktivert.

Maskiner og utstyr:

Består av IT-systemer, IT-utstyr og inventar som ikke er direkte knyttet til togene.

Balanseførte renter for 2019 er 22 980 TNOK (2018: 17 061 TNOK). Rentesatsen for 2019 er gjennomsnittlig 2,22 % (2018: 2,53 %).

4. Kundefordringer og andre fordringer

	2019	2018
Kundefordringer	7 349	-
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	7 349	-
Forskuddsbetalinger	1 870	662
Andre fordringer	22 877	37
Sum kundefordringer og andre fordringer	32 096	698
Sum	32 096	698

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2019	2018
Forfalte fordringer på balansedagen	7 268	-
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	7 268	-
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	-	-
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	-	-

5. Finansiell risikostyring

Kapitalforvaltning

Selskapets mål for kapitalforvaltningen er lav risiko og trygge fortsatt drift.

Selskapet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid. Selskapet har ikke hatt kortsiktige plasseringer utover innskudd i bank i 2018 eller i 2019.

Norske tog skal være et solid selskap med høy rating og lave finansieringskostnader. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittrating for langsiktige låneopptak på henholdsvis A+ (stable), som er en god kredittvurdering.

Finansielle risikofaktorer

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

Valutarisiko

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

Selskapet opererer i Norge og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, 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 valutaswapper 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 renteendringer og benytter renteswapper for å redusere renterisiko og oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige renteøkninger og skape større forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen.

Selskapet har som mål å sikre omtrent 70 % av renter og 100 % av valuta i låneporteføljen. Per 31.12.2019 har selskapets låneportefølje 29 % flytende rente; hvor man bruker 3MNIBOR.

Rentederivater er eksponert mot endring i rentenivået, endring i virkelig

verdi resultatføres da det ikke benyttes sikringsbokføring.

Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2019

Renterisiko beregnes med utgangspunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswaper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 166 MNOK.

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

Norske tog benytter referanserenter i låneavtaler og derivatkontrakter og selskapet er i hovedsak eksponert mot NIBOR og CHF LIBOR. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanse-

renter anses som lav, selskaper benytter seg ikke av sikringsbokføring og har en høy fastrenteandel. Selskapet følger utviklingen knyttet til referanserenter og vil gjøre risikovurdering av eventuelle konsekvenser og tiltak løpende.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er manglende evne til rettidig innfrielse av løpende økonomiske forpliktelser.

Selskapets ledelse overvåker virksomhetens 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 interna-

sjonalt, 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 kommiterte trekkrettigheter og Norske togs revolverende trekkrettighet på 2 000 MNOK som forfaller i oktober 2022.

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på henholdsvis A+ (stabile). Den høye kredittratingen gir Norske tog god tilgang på fremmedkapital.

Ikke mer enn 25% av selskapets gjeld skal forfalle til betaling innenfor en 12 måneders period, og gjennomsnittlig gjenværende løpetid (durasjon) på låneporteføljen skal være ca. 2-5 år.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2019:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år (2021)	2 - 5 år (2022-2024)	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	27 684	-	-	-
Lån	2 334 125	600 000	2 103 747	4 350 000
Derivater	-816 625		-434 747	
Fremtidige rentebetalinger*	210 700	197 876	485 762	336 598
Nye tog	644 000	1 861 000	-	-
Varige driftsmidler	160 000	55 000	-	-

*) Basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2019

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2018:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år (2020)	2 - 5 år (2021-2023)	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	12 152	-	-	-
Lån	1 300 000	2 276 578	2 125 292	3 600 000
Derivater		-759 078	-406 542	
Fremtidige rentebetalinger	195 448	184 063	458 315	65 393
Nye tog	1 152 000	710 000	1 855 000	-
Varige driftsmidler	41 600	-	-	-

Kredittrisiko

Kredittrisiko er det tap som selskapet 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 per 31.12.2019 to store kunder, VYGRUPPEN AS og Go-Ahead Norge AS. Selskapet er derfor i liten grad utsatt for kredittrisiko. Kredittrisikoen er ansett til å være lav fordi selskapets

største kunde, VY GRUPPEN AS, også er eid 100 % av Samferdselsdepartementet.

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

Kredittrisikoen reduseres gjennom spredning på flere motparter. Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum

ha A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen 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.

Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2019	2018
Bankinnskudd	1 733 834	2 372 091
Finansielle derivater	1 235 475	1 203 006
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	32 096	698
Sum	3 001 405	3 575 795

6. Derivater

	2019		2018	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutaswapper	1 228 271		1 202 828	
Rente swapper	7 203	7 739	179	18 732
Sum	1 235 475	7 739	1 203 006	18 732

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

Rente- og valutaswapper

Norske tog har siden opprettelsen av selskapet utstedt lån i det norske obligasjonsmarkedet. Obligasjonslån med løpetid over 5 år tas opp i fast rente. Omtrent 1/3 av utstedelsene Norske tog har vært 5 års løpetid eller kortere, og er tatt opp til flytende rente. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutaavtaler. Videre benytter Norske tog rentebytteavtaler på lån i norske kroner for å redusere renterisikoen og oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Bytteavtaler med vesentlig verdi i årsregnskapet er knyttet til to utestående CHF obligasjonslån til fast rente, som er swappet til 6 måneders NIBOR på dag en for hele løpetiden av lånet. Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2019 var 3 487 MNOK (2018: 3 986 MNOK). Per 31. desember 2019 var den faste renten fra 1,92 % til 2,35 % (2018: 1,56 % til 2,34 %) og de flytende rentesatsene var i hovedsak 3M og 6M NIBOR + margin.

For verdi på lån ved overtakelse fra NSB AS i 2016 – se prinsippnoten.



NSB

N-NOR. 94 0401 033-2

3,8m

!
Bussstasjon gir
automatisk
meld

40

Veien stengt
med bom
07 - 09
15 - 17
Mandag - Fredag



7. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Finansielle anleggsmidler		-	-	-	-	-
Derivater	1 235 475	1 203 006	-	-	1 235 475	1 203 006
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	32 096	698	32 096	698
Kontanter og bankinnskudd	-	-	1 733 834	2 372 091	1 733 834	2 372 091
Sum	1 235 475	1 203 006	1 765 930	2 372 790	3 001 405	3 575 795

Forpliktelser 31. desember	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	3 803 926	4 942 631	5 923 101	4 832 518	9 727 027	9 775 149
Finansielle leieavtaler		-	9 646	-	9 646	-
Derivater	7 739	18 732	-	-	7 739	18 732
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld eksklusive lovpålagte forpliktelser		-	44 808	137 411	44 808	137 411
Sum	3 811 665	4 961 363	5 977 555	4 969 929	9 789 220	9 931 292

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2019:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater	-	1 235 475	-	1 235 475
Sum eiendeler	-	1 235 475	-	1 235 475
Lån og påløpte renter	-	3 803 926	-	3 803 926
Derivater	-	7 739	-	7 739
Sum forpliktelser	-	3 811 665	-	3 811 665

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2018:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater	-	1 203 006	-	1 203 006
Sum eiendeler	-	1 203 006	-	1 203 006
Lån og påløpte renter	-	5 292 631	-	5 292 631
Derivater	-	18 732	-	18 732
Sum forpliktelser	-	5 311 363	-	5 311 363

Oversikt obligasjonslån:

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
SIX Swiss Exchange	CH0123575091	250 MCHF	14/02/2020	Virkelig verdi
Luxembourg SE	NO0010703457	300 MNOK	12/02/2021	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010837263	300 MNOK	26/11/2021	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635360	350 MNOK	24/01/2022	Amortisert kost
SIX Swiss Exchange	CH0210891989	125 MCHF	02/05/2023	Virkelig verdi
Luxembourg SE	NO0010837271	550 MNOK	26/02/2024	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010837289	650 MNOK	26/11/2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010703556	500 MNOK	18/02/2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635428	1 150 MNOK	20/01/2027	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010823792	750 MNOK	12/06/2028	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870009	400 MNOK	11/03/2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870017	900 MNOK	11/12/2029	Amortisert kost

Opplysninger om virkelig verdi (som beskrevet i prinsippnoten):

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.

Selskapet har reklassifisert et lån (350 MNOK) fra virkelig verdi til amortisert kost i 2019.

8. Kontanter og bankinnskudd

	2019	2018
Kontanter og bankinnskudd	1 733 834	2 372 091

Herav bundne skattetrekkmidler 1 904 TNOK (2018: 1 590 TNOK)

9. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Aksjekapital	Overkurs(TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2019	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2019	100	100 000	2 300 000	2 400 000

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

10. Lånegjeld

Langsiktige lån	2019	2018
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	1 352 859	4 117 910
Obligasjonslån målt til amortisert kost	5 843 376	4 193 376
Sum	7 196 235	8 311 286

Kortsiktige lån		
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	2 530 792	1 463 863
Andre lån	-	-
Sum	2 530 792	1 463 863
Sum lån	9 727 027	9 775 149

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2019	Kortsiktig gjeld-VV	Kortsiktig gjeld-Amort. Kost	Langsiktig gjeld-VV	Langsiktig gjeld-Amort. Kost
Inngående balanse	76 869	1 386 994	4 117 910	4 193 376
Opptak av nye lån			-	1 300 000
Nedbetaling av lån		-1 300 000	-	-
Reklassifisering av lån			-350 000	350 000
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån	2 334 125		-2 334 125	-
Amortisering av overtatt låneportefølje			-42 030	-
Endring påløpte renter		-7 269	-	-
Endring virkelig verdi	40 073		-38 896	-
Sum lån	2 451 067	79 725	1 352 859	5 843 376
		2 530 792		7 196 235

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2018	Kortsiktig gjeld	Langsiktig gjeld
Inngående balanse	647 635	7 337 216
Opptak av nye lån	600 000	2 250 000
Nedbetaling av lån	-1 099 995	-
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån	1 300 000	-1 300 000
Endring påløpte renter	16 533	-1 239
Endring virkelig verdi	-310	25 309
Sum lån	1 463 863	8 311 286

Nominell verdi langsiktig rentebærende gjeld	2019	2018
1. januar	8 129 626	5 879 626
Endring under året	-	2 250 000
31. desember	8 129 626	8 129 626

Selskapet har i løpet av 2019 betalt ned 1 300 000TNOK på lån samt tatt opp et nytt obligasjonslån på 1 300 000TNOK.

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 AS.

Norske tog har en syndikert trekkfasilitet på 2 000 MNOK som har et covenantskrav om minimum egenkapitalandel på 20 %.

For verdi på lån ved overtakelse fra Vygruppen i 2016 – se prinsippnoten.

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

Forfall kortsiktige lån er som følger:	2019	2018
6 måneder eller mindre	1 517 500	1 300 000
Over 6 måneder		-

Forfall for langsiktige lån er som følger:	2019	2018
Mellom 1 og 2 år (år 2021)	950 000	1 517 500
Mellom 2 og 5 år (årene 2022-2024)	1 319 000	1 718 750
Over 5 år (fra 2025-)	4 350 000	3 600 000

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2019	2018	
Obligasjonslån	NOK	2,94	2,13

Selskapet har sikret all eksponering i CHF.
Balansført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Balansført verdi av selskapets lån i ulike valutaer er som følger:	2019	2018
NOK	6 196 255	6 323 800
CHF	3 530 772	3 451 349
Sum	9 727 027	9 775 149

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2019	2018
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 sine langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til oktober 2022.



11. Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2019	2018
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-64 978	-41 361
Skattekostnad	-64 978	-41 361
Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2019	2018
Årsresultat før skatt	284 518	323 548
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	62 594	74 416
Andre ikke skattepliktige inntekter	42	38
Virkning av endringer i skatteregler og -satser	-	-30 211
Skattekostnad	62 636	44 243
Effektiv skattesats	22%	14%

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2019	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)				
Driftsmidler	-4 130 867	-569 688	-	-4 700 555
Fordringer	-	-147	-	-147
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-20 371	-13 793	-	-34 164
Pensjonsforpliktelse	27 890	9 886	-10 646	27 130
Underskudd til framføring	1 122 723	289 034	-	1 411 757
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 000 625	-284 708	-10 646	-3 295 979
Netto midlertidige forskjeller	-3 000 625	-284 708	-10 646	-3 295 979
Netto utsatt fordel/forpliktelse 23%	-660 137	-62 636	-2 342	-725 115

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2018	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)				
Driftsmidler	-3 443 953	-686 914	-	-4 130 867
Verdiendring finansielle omløpsmidler	1 896	-22 267	-	-20 371
Pensjonsforpliktelse	10 832	3 635	13 423	27 890
Underskudd til framføring	740 892	381 831		1 122 723
Sum brutto midlertidige forskjeller	-2 690 333	-323 715	13 423	-3 000 625
Netto midlertidige forskjeller	-2 690 333	-323 715	13 423	-3 000 625
Netto utsatt fordel/forpliktelse 23%	-618 777	-74 454	3 087	-690 144
Effekt endring skattesats	-	30 211	-204	30 007
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-618 777	-44 243	2 883	-660 137

12. Personalkostnader

	2019	2018
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	35 417	32 250
Kompensasjon betalt for endring av pensjonsordning	1 122	-
Pensjonskostnader – ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 13)	6 726	7 394
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 13)	2 024	-
Andre personalkostnader	5 745	3 384
Sum	51 034	43 028

Som en følge av overgang til innskuddspensjon er det gjort en fast endring på kompensasjon til de ansatte så lenge de er ansatt i Norske tog.

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

	2019	2018
Gjennomsnittlig antall årsverk	33	30
Gjennomsnittlig antall ansatte	33	30

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

13. Pensjoner og lignende forpliktelser

Generelt

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

Ytelsesordninger

Selskapet hadde ved utgangen av 2019 en kollektiv pensjonsordning i Statens pensjonskasse (SPK). 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 opp til 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 30 aktive og 3 pensjonister. 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.

Lukking av ytelsesordning

Selskapet besluttet i 2018 å lukke pensjonsordningen i Norske tog ved utgangen av 2018. Alle ansatte fikk da en oppsatt rettighet i SPK, samt at man fra 1.1.2019 fikk en ny innskuddsordning i Sparebank 1. Pensjonskostnaden for 2019 og forpliktelsen pr 31.12.19 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 29 130 (2018: 32 296) TNOK, er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene. Avtalt kompensasjonsbeløp for medarbeidere som kommer dårligere ut ved avvikling av dagens pensjonsordning vil bli betalt og kostnadsført løpende. Selskapet har bedt SPK om at pensjonsforpliktelsen gjøres opp i sin helhet. Dette vil sannsynligvis skje i andre halvdel av 2020.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 3 931 (2018: 3 303) TNOK har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.19. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis de ansatte vil pensjonere seg før de fyller 67 år.

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

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2019	2018
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	77 800	81 726
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-52 601	-52 733
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	25 199	28 993
Pensjonsforpliktelse AFP	3 931	3 303
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	29 130	32 296

Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	32 296	18 271
Årets aktuarielle avvik	-10 646	11 763
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	458	4 783
Netto finansposter pensjon	900	311
Avkortning/oppgjør	6 121	-
Årets innbetaling til ordningene	-	-6 135
Pensjonsforpliktelse AFP	-	3 303
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 31. desember	29 130	32 296

Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	521	4 091
Kostnad pensjonsforpliktelser AFP	84	3 303
Medarbeidertilskudd til ordningene	6 121	-
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 13	6 726	7 394
Årets finansposter pensjoner	900	311
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	7 626	7 705

Innskuddsplaner		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad - se note 12	2 024	
Totale pensjonskostnader	9 650	7 705

Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

Tabellen nedenfor viser estimat for potensielle effekter ved en endring i 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 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	(0 %)	(0 %)	(0 %)	(0 %)	(0 %)	(0 %)
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpliktelse per 31.12. angitt i %	(-18 %)	(24 %)	(0 %)	(0 %)	(24 %)	(-19 %)

Da Norske tog har gått over til innskuddspensjon, har de ikke lenger aktive lønnstakere i SPK. Bestanden vil derfor være omtrent like sensitiv for renta som for regulering av grunnbeløpet i folketrygden. Reguleringen av de oppsatte rettighetene og regulering av pensjonene avhenger direkte av G-veksten.

De siste års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

Resultatregnskap	2019	2018	2017
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	521	4 091	3 606
Kostnad pensjonsforpliktelser AFP	84	3 303	-
Avkortning/oppgjør	6 121	-	-
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	6 726	7 394	3 606
Resultatført estimatavvik	-10 646	13 423	2 774
Netto rentekostnader pensjon	900	311	334
Sum pensjonskostnad	-3 020	21 128	6 714

Balanse

Beregnet totale pensjonsforpliktelser	77 800	81 726	68 232
Pensjonsmidler	-52 601	-52 733	-49 961
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	25 199	28 993	18 271
Pensjonsforpliktelse AFP	3 931	3 303	-
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	29 130	32 296	18 271

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge

	2019	2018	2017
Diskonteringsrente	2,30%	2,60%	2,40%
Forventet avkastning	2,30%	2,60%	2,40%
Gjennomsnittlig lønnsvekst	2,00%	2,75%	2,50%
G-regulering	2,00%	2,50%	2,25%
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	1,25%	1,75%	1,50%
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10%	14,10%	14,10%

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2019

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortinnsrett (OMF) og utgjør 2,3 %. 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 1,75 % 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 K2013 og IR 73 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførerisiko.

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 aktuelle 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 kostnad og forpliktelse for selskapet.

14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2019	2018
Leverandørgjeld	79 150	21 161
Skyldig offentlige avgifter	-55 417	31 004
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	23 876	86 511
Sum	47 609	138 676

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder gjeld ved kjøp av Flirt tog og andre mindre kostnader.

15. Andre avsetninger for forpliktelseser

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. Pr. 31.12.19 foreligger det ingen avsetninger i regnskapet for tapsrisiko.

16. Tap på kontrakter

Selskapet har ingen tapskontrakter på balansedagen. Tilsvarende for fjoråret.

17. Av- og nedskrivninger

	2019	2018
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 3)	701 121	689 448
Årets nedskrivninger varige driftsmidler (note 3)	-	2 607
Årets avskrivninger leiekontrakter (note 3,21)	1 296	-
Sum	702 417	692 055

Varige driftsmidler og tap på kontrakter

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.

Norske togs utleie av tog baseres på bokført verdi på anleggsmidler. I tillegg blir de andre kostnadene (også kapitalkostnader) selskapet har dekket av inntektene fra utleie på tog. Det er derfor veldig liten sjanse for at selskapet vil komme i en nedskrivnings-situasjon.

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

	2019	2018
Vekstrate	2,0 %	2,0 %
Gjennomsnittlig kost av finansiering (WACC)	3,2 %	2,66 %
Lånerente (vurderinger etter IAS 37)	3,0 %	3,0 %

18. Andre kostnader

	2019	2018
Salgs- og administrasjonskostnader	1 094	929
Vedlikehold på togmateriell*	73 488	13 296
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	3 669	16 285
Hvorav kostnader lokaler refundert fra Vy for 2017, 2018 og 2019	-14 620	
Andre driftskostnader	47 144	25 535
Sum	110 775	56 045

*Kostnader til vedlikehold på tog har økt betraktelig. Hovedgrunnen er utbedring av sprekker på tog. I tillegg har det vært generell økt aktivitet sammenlignet med 2018.

Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):

Lovpålagt revisjon	313	495
Skatterådgivning	8	3
Andre attestasjonstjenester	125	
Andre tjenester utenfor revisjon	125	179
Sum	571	677

Se kommentar i Note 21 ved leie av lokaler.

19. Finansielle poster

	2019	2018
Renteinntekter	119 064	105 118
Andre finansinntekter	42 030	64 075
Valutagevinst	30	7
Sum	161 124	169 200
Rentekostnader	-289 129	-276 430
Andre finanskostnader	-12 388	-15 098
Valutatap	-130	-117
Sum finanskostnader	-301 647	-291 645
Netto finansposter pensjon	-900	-311
Urealiserte verdiendringer	34 164	20 371
Sum finansielle poster	-107 260	-102 385

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån fra VyGruppen 42MNOK (2018: 47MNOK).

20. Urealiserte verdiendringer

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

	2019	2018
Urealisert rente og valutasikringsderivater	35 341	16 524
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	-1 177	3 847
Sum urealisert verdiendringer finansposter	34 164	20 371

21. Leiekostnader og leieavtaler

	2019	2018
Leie av maskiner/utstyr, ikke balanseførte driftsmidler	112	163
Leiekostnader mottatt fra VyGruppen AS	-14 620	
Leie av eiendom	2 886	15 071
Sum	-11 623	15 233

Norske tog har betalt leiekostnader i Drammen som har vært inkludert i offentlig kjøp hos VyGruppen AS. Disse kostnadene har Norske tog utgiftsført i sine regnskaper i perioden 2016-2019. Norske tog vil få dekket disse kostnadene fra VyGruppen AS.

Kostnader i tidligere år som vil bli refundert:

Regnskapet 2016		151
Regnskapet 2017		2 701
Regnskapet 2018		5 582
Regnskapet 2019		6 186
Sum		14 620

Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse	Gjeld	Eiendel
Inngående balanse implementeringseffekt leieavtaler tidligere klassifisert operasjonell lease	10 824	10 824
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel	10 824	10 824
Leie	-1 396	
Finanskostnad	218	
Avskrivninger		-1 296
Sum utgående balanse	9 646	9 528

For nærmere spesifikasjon av effektene vedrørende bruksrettighet av eiendelene i balansen og resultatregnskapet, se note 3 Varige driftsmidler

Gjeld innarbeidet i balansen	2019	2018
Kortsiktig gjeld	1 226	-
Langsiktig gjeld	8 420	-
Sum gjeld innarbeidet i balansen	9 646	-

Avstemming inngående balanse leasingforpliktelse	2019	2018
Brutto lease forpliktelse 1. januar 2019	8 854	-
Diskonteringseffekt	-1 037	-
Leaseforpliktelse 1. januar	7 817	-
Kortsiktige leieavtaler/leie eiendeler med lav verdi	-1 959	-
Forlengelsesopsjoner som rimelig sikkert blir utøvd	4 966	-
Økt leieforpliktelse ved innføring av IFRS 16 1. januar 2019	10 824	-
Finansielle leieforpliktelser innregnet 1. januar 2019	-	-
Leaseforpliktelse ved innføring av IFRS 16 1. januar	10 824	-

Snitt av diskonteringsrenten per 1. januar 2019 var 2,18 %.

Andre opplysninger	2019	2018
Leieavtaler ikke innregnet		
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler	2 457	-
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	132	-
Sum	2 589	-

Kontantstrøm	2019	2018
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	-15 401	-
Kontantstrømmer leiekostnader mottatt*	12 812	-
Sum kontantstrømmer leiekostnader	-2 589	-

*En god del leiekostnader ble først utgiftsført i regnskapet, men disse leiekostnadene hadde VyGruppen allerede mottatt som offentlig kjøp slik at Norske tog får dette kompensert fra VyGruppen.

IFRS 16 hadde virkningstidspunkt fra 1. januar 2019. Norske tog har ved førstegangsinnregning valgt å bruke modifisert retrospektiv metode.

Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelse til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes. For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes. Det vil ikke lenger være en forskjell på behandling av finansielle og operasjonelle leieavtaler.

Implementeringseffekten for leieavtaler som eksisterte ved overgang til den nye standarden har selskapet valgt å legge modifisert retrospektiv metode til grunn, uten omarbeidelse av sammenligningstall. Implementeringseffekten er ført mot inngående balanse 1. januar 2019 ved at verdien av eiendelene er målt til verdi lik leieforpliktelsene.

Leieforpliktelsen måles til nåverdien av faste leiebetalinger over leieperioden. De betalingene som er knyttet til en indeks eller

lignende baseres på den relevante faktor på innregningstidspunktet.

Ved beregning av implementeringseffekten for leieavtaler som eksisterte 1. januar 2019 er diskonteringsrenta fastsatt basert på den marginale lånerenta ved implementering av standarden.

Selskapet har valgt å benytte unntaksregelen ved at leie for kortsiktige leieavtaler med inntil 12 måneders varighet og for avtaler med lav verdi kostnadsføres direkte i resultatregnskapet.

For kontrakter som også inkluderer andre produkt- eller tjenesteleveranser har selskapet valgt å kostnadsføre disse kostnadene som driftskostnad separat fra leiekomponenten.

Ved fastsettelse av leieperiode er uoppsigelig leieperiode justert for forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det er rimelig sikkert selskapet vil benytte, lagt til grunn.

Det foretas vurdering av nedskrivningsbehov i henhold til IAS 36 for balanseført bruksrettighet med særskilt vurdering av hvordan tilhørende leieforpliktelse skal medtas i vurderingen.

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 både VyGruppen, Mantena og BaneNor.

Obligasjonslån og tilhørende basis-swapper ble i henhold til «avtale om oppgjør av fordring ved overtagelse av låne- og derivatforpliktelser» overført fra VyGruppen 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.

Norske tog var regnskapsmessig kun en del av NSB-konsernet i 2016. For årene etter 2016 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	2019	2018
Leasing inntekter	1 249 414	1 215 402
Sum	1 249 414	1 215 402

Kjøp av varer og tjenester	2019	2018
Kjøp av varer og tjenester	60 559	57 742

Kostnadene er for det meste relatert til modifikasjoner på tog samt leiekostnader på bygg. Kostnadsført på «Andre kostnader» i resultatregnskapet.

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

Fordringer på	2019	2018
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	22 959	-
Sum	22 959	-

Fordringene består av husleiekostnader (note 21), modifikasjoner på tog samt vedlikehold og service av utstyr og software om bord på togene (inkludert i kundefordringer og andre fordringer i balansen). Dette har blitt postert mot tidligere kostnader i «Andre kostnader» i resultatet.

Gjeld til	2019	2018
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	39 991	2 747
Sum	39 991	2 747

Gjelden til nærstående parter består i all hovedsak modifikasjoner utført på togene.

Lån til nærstående parter:

Det er ingen lån til nærstående parter.

Ytelser til ledende ansatte og styret (Tall i TNOK)

Styremedlemmer	Tittel	2019	2018
Annette Malm Justad	Styreleder (fra april 2018)	394	272
Rolf Bergstrand	Styreleder (til april 2018)	-	113
Marianne Abeler	Styremedlem	167	164
Espen Opedal	Styremedlem	237	164
Vidar Larsen	Ansattes representant	83	82
Sum		881	795

2019

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	1 940	132	2 072	230
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 525	12	1 537	213
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & finans	1 408	12	1 420	227
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 408	12	1 420	177
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 275	12	1 287	121
Sum				7 736	

2018

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 108	121	2 229	273
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 499	9	1 508	299
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & finans	1 385	9	1 394	322
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 385	9	1 394	238
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 173	9	1 182	409
Sum				7 707	

Administrerende direktør økte lønnen med 226 TNOK fra 1 684 TNOK til 1 895 TNOK, fra 2017 til 2018. Bortsett fra årlig regulering av lønn så er grunnen til denne økningen at bonusen for 2017 på 213 TNOK ble betalt ut i 2018, samt at han har fått kompensert bortfall av bonus for 2018 i samme år.

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.

25. Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte

Denne erklæringen bygger på «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13. februar 2015), og er utarbeidet av styret i henhold til morselskapets vedtekter § 5, jf. allmennaksjeloven § 6- 16 a.

Erklæringen behandles på Norske togs ordinære generalforsamling, og gjelder til styret opphever den eller vedtar en ny erklæring.

Erklæringen har tre hoveddeler. Del I omhandler prinsipper for lederlønnspolitikken i Norske tog AS. Del II beskriver håndtering foregående regnskapsåret, jf. allmennaksjeloven § 6-16 a, første, tredje og fjerde ledd, og del III fastsettelse av lederlønn for det kommende regnskapsåret, jf. allmennaksjeloven § 6-16 a, andre ledd. Retningslinjene i Del I gjelder fullt ut når nye avtaler inngås i det kommende regnskapsåret, og skal ellers søkes fulgt så langt som mulig innenfor rammene av de avtaler som er inngått tidligere.

DEL I: Prinsipper

1.1. Ledende ansatte

Erklæringen gjelder for ledende ansatte slik dette begrepet er definert i allmennaksjeloven og regnskapsloven. Dette innebærer at erklæringen gjelder for ledelsen i Norske tog AS.

1.2 Hovedprinsipper for lederlønnspolitik i Norske tog AS

Prinsipper for lønn til ledende ansatte i Norske tog AS fastsettes av styret. Styret gjennomfører årlig en evaluering av administrerende direktørs lønn og betingelser og selskapets lederlønnsprinsipper.

Administrerende direktør fastsetter godtgjørelsen til de øvrige medlemmer av ledergruppen i henhold til de vedtatte lederlønnsprinsippene.

1.3 Lederlønn i Norske tog fastsettes ut fra følgende lederlønnsprinsipper:

- Lederlønnen skal være konkurransedyktig, men Norske tog AS skal ikke være lønnsledende sammenlignet med tilsvarende selskaper. For å sikre dette, gjennomføres det årlig lønnsvurdering av sentrale lederstillinger med sammenligning med stillinger i andre selskaper.
- Norske tog AS skal tiltrekke seg og beholde dyktige ledere. Den samlede godtgjørelsen til ledende ansatte i Norske tog AS skal reflektere ansvaret for styring, resultater og utvikling, samt hensynta virksomhetens størrelse og kompleksitet. Godtgjørelsen må ikke være av en slik art eller et slikt omfang at den kan svekke Norske togs omdømme.
- Lederlønnen skal bestå av fast grunnlønn og tilleggsetelser, herunder naturaltelser, etterlønn og pensjonsordninger. Fastlønn skal alltid utgjøre hoveddelen av godtgjørelsen.

- Bonus benyttes ikke i Norske tog AS.
- Lederlønnssystemet skal være transparent, og i tråd med statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, samt statens retningslinjer for lederlønn.
- Lønnssystemet skal oppfattes som forståelig og akseptabelt både internt og eksternt.
- Lønnssystemet skal være tilstrekkelig fleksibelt til at det kan gjøres justeringer når behovene endres.

1.4 Elementer i lederlønnskompensasjonen

Utgangspunktet for lønnsfastsettelsen er det samlede nivået av fastlønn og variable ytelser. Nedenfor omtales de ulike elementene som kan inngå i lederlønnskompensasjonen.

a) Fast grunnlønn

Den faste grunnlønnen er hovedelementet i godtgjørelsesordningen til ledende ansatte i Norske tog AS. Grunnlønnen skal være konkurransedyktig uten å være lønnsledende. Grunnlønn vurderes normalt en gang i året. Ved ansettelse av ledere benyttes «bestefarsprinsippet» som medfører at lederen som fastsetter lønnen skal konsultere sin egen leder før lønnen fastsettes. Ved ansettelse og fastsettelse av lønn til medlemmer av ledergruppen skal administrerende direktør konsultere styreleder.

b) Naturalytelser

Ledere tildeles naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger,

som for eksempel fri telefon, fri bredbåndstilknytning og bilordning.

c) Pensjon

Ved nytilsetting av ledere følges statens retningslinjer for lederlønn av 13.2.2015, der pensjonsvilkårene for ledende ansatte er på linje med øvrige ansattes vilkår. Det er ingen tidligere ledende ansatte som opptjener tjenestepensjon etter at de sluttet i Norske tog AS.

Alle ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning. Styret vedtok 23.08.18 å gå over til ny pensjonsordning i Norske tog fra årsskifte 2018/2019. Dette innebærer avvikling av dagens ordning i Statens Pensjonskasse. Denne ordningen har innskuddssats fra bedriften på 5,5 prosent opp til 7,1 G og 15 prosent mellom 7,1 og 12G. Pensjonsordningen vil inneholde privat AFP, og har en gruppe-livsforsikring på 20G pluss 2 x lønn.

Administrerende direktør har pensjonsalder 67 år med en kollektiv innskuddsordning. Ordningen gir rettigheter til pensjon inntil 12 G. Ved nytilsetting av ledere følges statens retningslinjer for lederlønn der pensjonsvilkårene for ledende ansatte er på linje med øvrige ansattes vilkår.

d) Sluttvederlag

Ved oppsigelse fra selskapets side har administrerende direktør i sin avtale rett til seks måneders etterlønn, utover lønn og ytelser i oppsigelsestiden på seks måneder. Eventuell annen lønn i etterlønsperioden vil redusere etterlønnen med forholdsmessig beløp beregnet på grunnlag av annen inntekt. Retten til etterlønn gjelder ikke dersom daglig leder har begått forhold som oppfyller de materielle vilkårene for avskjed etter arbeidsmiljølovens bestemmelser. For andre ledende ansatte gjelder alle vilkår tilsvarende som for øverste leder. Ingen andre ledende ansatte har avtale om sluttvederlag.

DEL II. Gjennomføring av lederlønnsprinsippene i foregående regnskapsår

Lederlønnfastsettelsen for 2019 ble gjennomført i samsvar med ovennevnte retningslinjer og er redegjort for i Norske togs lederlønnserklæring.

Det ble i 2019 ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag for ledere som oversteg 12 måneders fastlønn.

Bonus for administrerende direktør ble avvirket i 2018, samtidig ble lønnen justert som kompensasjon for bortfall av bonus fra en årslønn på 1 684 000,- til en årslønn på 1 894 500,- med virkning fra 1.1.2018.

DEL III. Lederlønnspolitikken det kommende regnskapsår

Styret besluttet 07.09.2017 å benytte HAY-metoden som utgangspunkt for å vurdere alle stillingene i Norske tog AS. Lederlønnspolitikken skal følge de overordnede retningslinjer vedtatt av styret i det kommende regnskapsåret.

I henhold til Allmennaksjelovens § 6-16 a jfr. § 5-6 tredje ledd, skal lederlønnserklæringen behandles på ordinær generalforsamling.

Styret

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2019

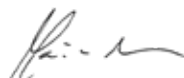
Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2019 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, 12. februar 2020



Annette Malm Justad
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Vidar Larsen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør

APM

Avkastning på bokført egenkapital:

Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (221.882/2.834.598=7,8%)

Et nøkkeltall for lønnsomhet som viser forholdet mellom selskapets egenkapital og årsresultatet. Norske tog bruker dette nøkkeltallet for å måle avkastningen som genereres til eierne. Nøkkeltallet for avkastning på egenkapitalen er også en del rammeverket for grønne obligasjoner og vil dermed også være viktig fremover.

Egenkapitalandel:

Total egenkapital i slutten av perioden/totalbalanse 3.064.784/13.609.825=22,5%

Nøkkeltallet sier noe om selskapets soliditet. Egenkapitalandelen er også viktig å overvåke løpende siden selskapet har en syndikert trekkfasilitet på 2 000 MNOK med tilhørende covenantskrav på minimum egenkapitalandel på 20 %. En sunn egenkapitalandel er også viktig for å kunne møte realisere målene knyttet til investeringer i nye tog og oppgraderinger av dagens togmateriell.

Driftsresultat:

Driftsinntekter minus driftskostnader: 1 256 002 – 864 226 = 391 777

Nøkkeltallet viser selskapets resultat fra den underliggende driften for en gitt periode. Siden nøkkeltallet ikke inkluderer finansieringskostnader og -inntekter gir det et bilde på hvor god den underliggende driften i selskapet er, uavhengig av om driften er finansiert av eierne gjennom egenkapital eller eksternt finansiert gjennom obligasjoner og gjeld. For en avstemming av driftsresultatets forhold til årsresultatet vises til selskapets resultatoppstilling.

Arbeidskapital:

Sum omløpsmidler minus sum kortsiktig gjeld: 3.001.405-1.769.515=1.231.890

Selskapets arbeidskapital er viktig for å overvåke den kortsiktige likviditeten og for å kunne ha noe fleksibilitet i den løpende driften. Arbeidskapital er også et viktig måltall i selskapets eksterne kredittvurderinger.



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 2019, resultat, egenkapitalutviklingen og kontantstrømoppstilling 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 2019, 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 2019. 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.

Virksomheten har i hovedsak vært uendret sammenlignet med fjoråret. Det har ikke vært regulatoriske endringer, transaksjoner eller hendelser som har ledet til identifisering av nye sentrale forhold i revisjonen. Våre fokusområdene har derfor vært de samme i 2019 som i fjoråret.

Sentrale forhold ved revisjonen

Hvordan vi i vår revisjon håndterte sentrale forhold ved revisjonen

Nøyaktig og fullstendig regnskapsføring av lån og derivater

For en nærmere beskrivelse av lån og derivater vises til note 6, 7 og note 10.

Balanseført verdi av selskapets låneportefølje er NOK 9,7 mrd. per 31.12.2019 og utgjør omtrent 2/3 av selskapets totalbalanse.

Vi har vurdert retningslinjene og prinsippene for regnskapsføring av lån og derivater og fant at disse var i tråd med anerkjente prinsipper og gjeldende regelverk.

PricewaterhouseCoopers AS, Dronning Eufemias gate 71, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo
T: 02316, org. no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no
Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



Uavhengig revisors beretning - Norske tog AS

Låneporteføljen til Norske tog AS består av obligasjonslån tatt opp i både sveitsiske franc (CHF) og norske kroner (NOK) og er tatt opp til både flytende og fast rente. Låneporteføljen er vurdert til både virkelig verdi og amortisert kost. Som sikringsinstrument er det inngått rente- og valutabytteavtaler som måles til virkelig verdi. Selskapet anvender ikke sikringsbokføring.

Vi har fokusert på rutiner og prosesser rettet mot å sikre korrekt regnskapsføring av lån og derivater fordi låneporteføljen utgjør et betydelig beløp som er underlagt et komplekst regelverk med tilhørende omfattende beregninger.

Vi har fokusert på interne kontroller som bidrar til å sikre at lån og derivater blir fullstendig og nøyaktig registrert i selskapets finanssystem i tråd med tilhørende avtaler. Vi har også testet om endring i parametere som er sentrale for beregning av lån og derivater var fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet og i tråd med observerbare markedsdata.

Videre har vi manuelt, på stikkprøvebasis, etterberegnet den verdien på lån og derivater som er maskinelt beregnet av finanssystemet. Vi har også foretatt egne beregninger av lån og derivater og har vurdert disse mot verdien på lån og derivater beregnet av finanssystemet. Våre kontroller avdekket ikke avvik av betydning.

Vi har også lest noteinformasjonen som beskriver lån og derivater og funnet at informasjonen var tilstrekkelig.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende 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 internkontroll 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 internkontroll.
- 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 regnskapestimatene 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 modifierer 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.



Uavhengig revisors beretning - Norske tog AS

Vi kommuniserer med styret 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.

Vi gir styret en uttalelse om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og om at vi har kommunisert og vil kommunisere med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.

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 andre 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 av 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 bokføringskikk i Norge.

Oslo, 19. februar 2020

PricewaterhouseCoopers AS

Marius Thorsrud
Statsautorisert revisor

Tabeller, figurer og bilder

Tabeller

1. Finansielle nøkkeltall	5
2. Eierstyring og selskapsledelse	65

Figurer

1. Norske togs flåte	2
2. Milepæler	4
3. Jernbanereformen	6
4. Trafikkpakke 1	7
6. Trafikkpakke 2	8
7. Trafikkpakke 3	9
8. Trafikkpakke 4	10
9. Forretningsmodell	11
10. Norske togs mål	24
11. Organisasjonskart	29
12. Medarbeidere og årsverk	31
13. Andel kvinner og minoritetsbakgrunn	31
14. Sykefravær og medarbeidertilfredshet	31
15. Vesentlighetsanalysen	37
16. Norske togs artikler	45
17. Kjøp av tog	54

Bilder

Bremseskiver	Omslag
Flirt	14
Hjulsats	16
Øystein Risan	18
Pussebremssylinder	22
Flirt	25
Boggi	26
Ledergruppe	29
Andre komponenter	32
Flirt	41
Pantograf	42
Togstasjon	47
Flirt 70 og 73	49
Flirt	51
Flirt	53
Nasjonalteateret	57
Flirt	59
Kontrollpanel tog	62
Flirt	67
Akselskasse	68
Bremseskive	74
Flirt	85
Hjulingskabel	omslagsside bak

Konsept, design og produksjon:
Uniform, HyperRedink

Rådgivning og tekst:
Zynk


Foto Thomas Haugersveen:
side 14 (Gardermobanen)
side 25 (Oslo S)
side 41 (Oslo)
side 51 (Gardermobanen)
side 53 (Oslo S)
side 57 (Nationaltheatret)
side 59 (Gardermobanen)
side 67 (Oslo S)
side 85 (Oslo S)
side 91 (Oslo)
side 97 (Gardermobanen)

Foto Hampus Lundgren:
omslag (bremseskiver)
side 16 (hjulsats)
side 22 (pussebremssylinder)
side 26 (boggi)
side 32 (andre komponenter)
side 42 (pantograf)
side 62 (kontrollpanel tog)
side 68 (akselskasse)
side 74 (bremseskive)

Foto Carl-Frederic Salicath:
side 47 (Nationaltheateret)
side 49 (Oslo S)

Foto Tommy Andresen:
side 18 og 29

Trykk:
RK Grafisk



Norske tog AS

Besøksadresse

Munkedamsveien 62A, 0270 Oslo

Postboks

Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

E-post

post@norsketog.no

Web

norsketog.no

