



 **FLYTOGET**

Årsrapport 2019

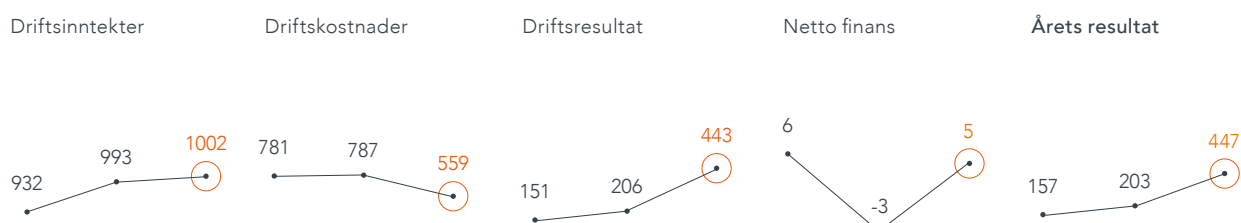


Innhold

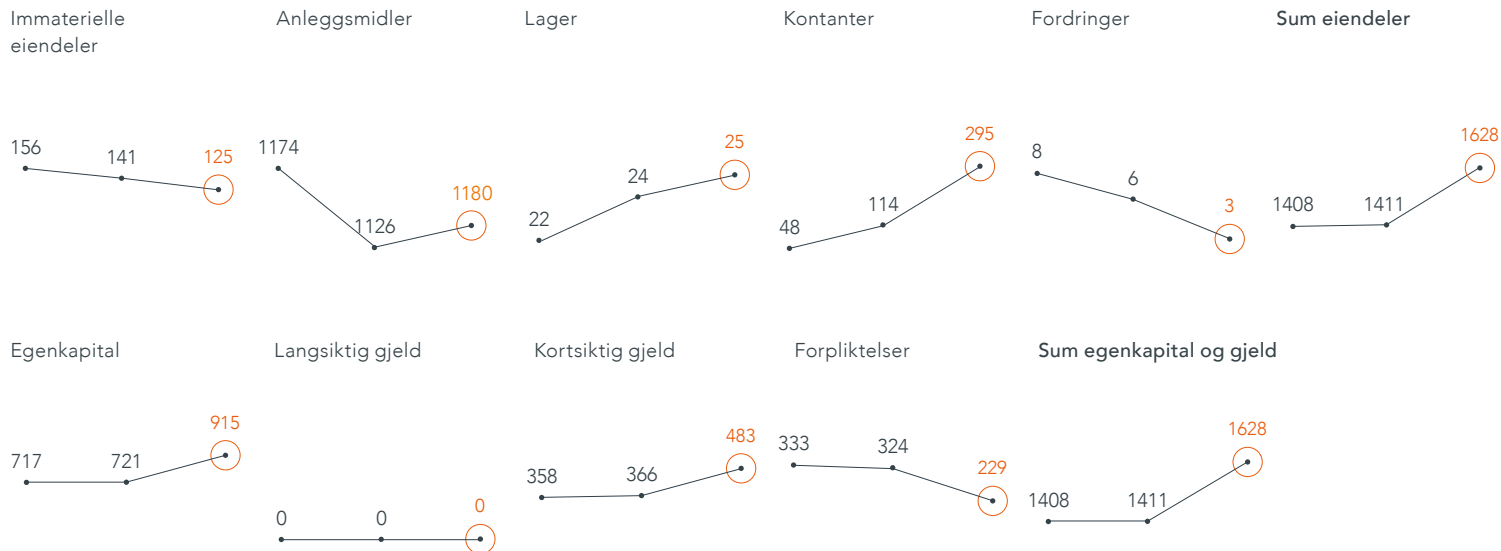
1	3	Fremtid	
		Verdens enkleste reise	8
2	3	Fortid	
		Administrerende direktør har ordet	12
		Styrets beretning	14
		Presentasjon av Flytogets styre	20
		Regnskapsprinsipper	23
		Årsregnskap	25
		Eierstyring og selskapsledelse	44
3	3	Alltid	
		Ansvarlig drift	48
		En bærekraftig forretningsmodell	56
		Klima, helse, miljø og sikkerhet	60
		Engasjerte medarbeidere	65
		Etikk og ansvarlig leverandørkjede	69
		Vedlegg	72

Reisen begynner med en tanke. En liten eller stor. Det begynner med et ønske, et behov, en beskjed om at en gang i nær fremtid skal du være et annet sted en stund. Du skal føle nye lukter, andre temperaturer, ukjente folk, fremmede plasser. Men først skal du forflytte deg i tid og rom. Du skal legge livet ditt i hendene på fremmede. Du skal kjenne lengsel og spenning og glede. Du skal ha reisefeber.

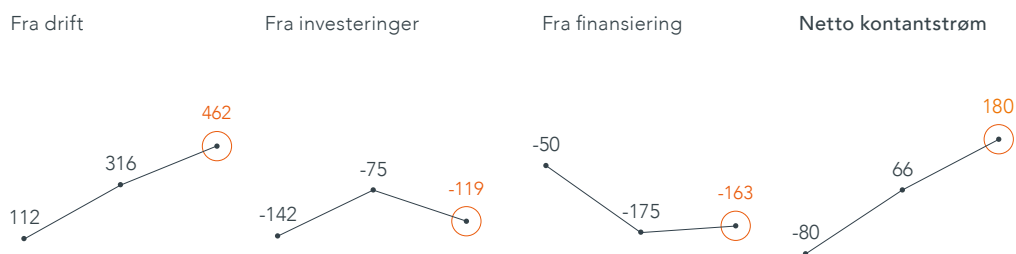
Nøkkeltall 2019



Balanse



Kontantstrøm



Flytoget i tall

334 medarbeidere.

Medarbeidere med 20 ulike nasjonaliteter.

1002 millioner i omsetning.

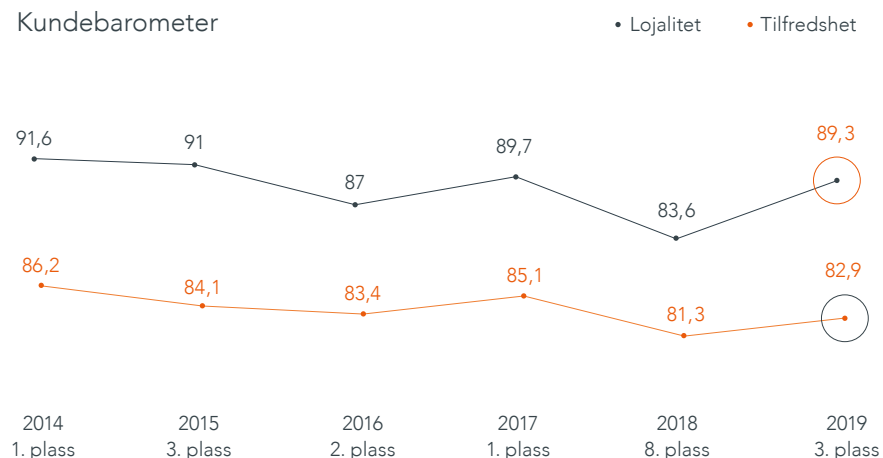
6,7 millioner kunder.

218 avganger til og fra Oslo lufthavn på hverdager.

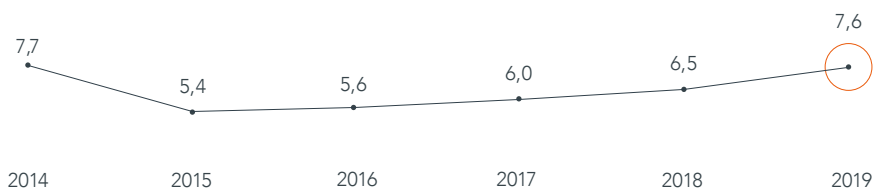
Flytoget sparte samfunnet for 7 millioner tonn CO2 i 2019 ved å benytte opprinnelsesgarantert strøm, og 63 millioner tonn CO2 hvis alternativet hadde vært at 6,7 millioner passasjerer valgte bil i stedet for Flytoget.

Hver flytogpassasjer bidrar med 50 gram CO2. Én bil vil på samme strekning avgi i underkant av 10 kg CO2.

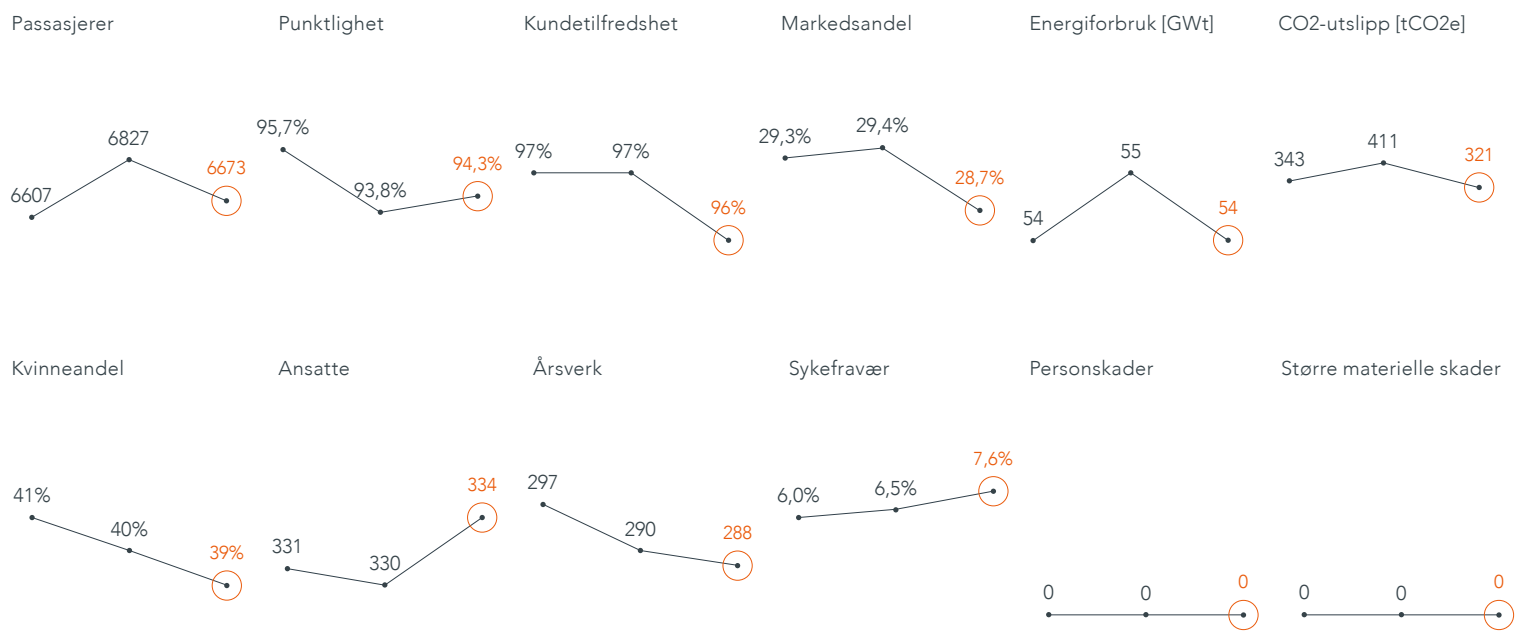
Kundebarometer



Sykefravær



Andre nøkkeltall





Verdens enkleste reise

Verden forandrer seg raskere og raskere. 2019 ble et år i miljøengasjementets tegn med klimastreikende ungdommer, flyskam og markering av Oslo som Europas miljøhovedstad. 2019 ble også året da de første resultatene av jernbanereformen virkelig ble synlige da en ny operatør hadde sin første avgang på en av de konkurranseutsatte strekningene. Men: selv om omgivelsene endrer seg raskt, skal Flytoget alltid være raskest.

En suksesshistorie

I 2019 var det 27 år siden historien om Flytoget begynte. Det er en historie om tydelige mål og skyhøye ambisjoner. En historie om en litt trøblete start og en veldig god fortsettelse. Det er historien om oss.

Men Flytogets moderne historie begynner egentlig først i 1998. Siden vi kjørte vårt første tog i rute i 1998, har vi fraktet over 100 millioner reisende til og fra Oslo lufthavn, og bidratt til å få kollektivandelen til godt over 70 prosent.

Vi er klar over at vi hadde et godt utgangspunkt. Men det alene holder ikke. Takket være alle de engasjerte og motiverte medarbeiderne vi har i Flytoget, har vi kommet dit vi er i dag. Det er alle vi som gir alt hver gang vi kommer på jobb. Det er vi som aldri gjør noe halvveis og aldri gir oss på veien mot målet om å bli enda litt bedre. Det er vi som gjør at Flytoget er akkurat det det er.

I godt over 20 år har vi lagt sjelen vår i å gjøre starten og slutten på flyreisen så problemfri som mulig for alle våre reisende om bord på Flytoget. Vi er som et finstemt urverk som bare går og går: Persist, og til å stole på. Den lille detaljen er at under urskiven, ban-

ker det et hjerte – et hjerte bestående av 334 medarbeidere, som med et smil gjør alt for at de reisende skal trives. Hver dag, hver time og hver avgang.

Ikke fordi de må, men fordi de kan. Og fordi det er gøy.

VÅRE VERDIER. Entusiasme, innovasjon, effektivitet og pålitelighet.

Verdiene våre ligger til grunn for alt vi gjør. De sier noe om hvem vi er, og gjennom-syrer hver beslutning vi tar. Vi går på jobb for å skape gode kundeopplevelser. Vi er stolte, interesserte og engasjerte, hver eneste dag.

Flytoget skal utfordre og tenke nytt. Dette gjør vi både ved å utfordre oss selv, og ved kontinuerlig å søke forbedringer eller smartere måter å jobbe på. Vi leverer det våre reisende forventer – og litt til. →



Vi er til å stole på, er handlingsorienterte og beslutningsdyktige. Vi vet at en forutsigbar reise er viktig, både for de reisende og for oss. Derfor strekker vi oss langt for å holde det vi lover.

VÅRT KUNDELØFTE. Det går alltid.

Det er et stort løfte. Og vi sier det med stolthet. For selv om våre reisende ikke ser alt det harde arbeidet vi gjør, er det nettopp dette som er essensen av hvorfor de velger oss. De opplever at vi gjør hverdagen litt lettere, med hyppige avganger og en hastighet som ingen andre har. Og ikke minst, hver gang de går på våre tog, opplever de å få service, smil og profesjonalitet i alle ledd.

Vår dedikasjon til våre reisende er kanskje litt utenom det vanlige. Det er derfor vi mener at vi, og bare vi, kan si at velger du oss, så går det alltid. Alltid trygt, alltid punktlig, alltid raskt og behagelig.

VÅR VISJON. Null stress.

Vi eksisterer for å gjøre hverdagen litt lettere for alle reisende. Vi forstår dem nesten bedre enn de forstår seg selv, vi prøver å forutsi behov de ikke visste at de hadde. Denne kunnskapen bruker vi til å tenke ut enda smartere løsninger og finne frem til alle de små detaljene som bidrar til å skape flyt i reisen.

Men det vi strekker oss etter er noe mer.

Vi vil aldri si oss tilfreds med bare å gjøre hverdagen lettere for våre reisende: Vi er stadig på jakt etter de små detaljene, små ting vi kan gjøre for å fjerne hindringer og gjøre reisen enda mer behagelig.

For det er ikke før den dagen kommer at vi kan si at nå er det ingen flere ting vi kan gjøre for å gjøre reisen helt friksjonsfri, at vi er i mål. Og da tilbyr vi ikke bare en rask og grei reise til og fra Oslo lufthavn, og heller ikke Norges eller Europas minst kompliserte reise. Da kan vi si at vi gir våre reisende verdens mest enkle, mest effektive og behagelige reise: En reise med null stress. ●



Flytogvertene er opptatt av at de reisende er mennesker og ikke kategorier. Alle har individuelle behov og reisen må tilpasses den enkelte.



3
2

Fortid

Flytoget leverer sitt beste resultat noensinne



Philipp Engedal
Administrerende direktør

2019 har vært et år hvor effekten av et langsiktig arbeid knyttet til effektiviseringer og tydelig kundesegmentering, har gitt utslag. Dessuten har Flytogets anstrengelser de siste årene for å kreve tilbake urettmessige innkrevde avgifter fra Bane NOR, sammen med fremforhandlet ny pensjonsløsning, gitt store positive engangseffekter i 2019.

På inntektssiden passerer Flytoget i 2019 en omsetning på over én milliard kroner for første gang.

Oslo lufthavn har hatt en avtakende vekst gjennom hele 2019, og ender for året som helhet på under én prosent vekst totalt. Den svake utviklingen kan primært forklares igjennom en økende bevissthet omkring klimabelastning ved å fly, redusert setekapasitet grunnet tekniske utfordringer (737Max/Dreamliner) og en dreining mot krav om økt lønnsomhet hos flyselskapene. En svekket norsk krone bidrar samtidig til vekst blant utlendinger som i stor grad kompenserer for en reduksjon i flyreiser blant norske reisende. En økning i fritidsreisende over flere år har medført at det nå er markant flere ferie- og fritidsreisende enn forretningsreisende om bord på Flytoget. Denne trenden vil fortsette og viser med all tydelighet at Flytoget er et transporttilbud for alle reisende.

Ny-ordet flyskam ble til i 2019, og har medført økende bevissthet omkring ansvar for eget klimaavtrykk. Dette har medført en stor nedgang i flyreiser i våre naboland, med smitteeffekt til Norge. Fremtidig omfang er usikkert, men det er en økende sannsynlighet for at nordmenn, som allerede er på topp når det gjelder flyreiser, fremover vil reise mindre med fly enn før. Svikt i markedet, med samtidig sterk subsidiert konkurranse på skinnene, vil kunne resultere i negativ utvikling av Flytogets inntjening.

Flytoget er også i 2019 blant Norges mest populære selskaper og havner nok en gang «på pallen» i BIs kundebarometer, hvor vi har vært hele 13 av 15 ganger. Egne kundetilfredshetsundersøkelser som gjen-

nomføres om bord på toget, hvor om lag 6000 reisende blir spurt, bekrefter dette. Med en konkurransesituasjon hvor Flytoget konkurrer mot et statlig subsidiert lavpristilbud, lykkes vi kun dersom de reisendes behov settes i førersetet og at kunden opplever en merverdi. Gjennom vår helhetlige kundetilnærming og dedikerte service, beviser vi at det er mulig å levere togtjenester i Norge som ikke bare er godt likt, men som også kan drives uten noen form for subsidier. Vi er både forundret og bekymret over at staten velger å subsidiere en aktør på en strekning uten tilskuddsbehov, som skaper unødig trengsel blant reisende, samtidig som stat og regioner går glipp av inntekter som i majoritet kommer utenlandske og utenbys tilreisende til gode, som ikke har andre reelle alternativer enn å reise kollektivt.

Flytoget har i 2019 kommet i mål med det treårige innsparingsprogrammet «Flytoget 2020». Resultatene viser at det samlet er gjennomført tiltak, som har bidratt til å redusere kostnadsbasen (uten å redusere tilbudet til kundene) med rundt 10 %, som er i tråd med målsettingen. Flytoget er kommet styrket ut av denne prosessen og det har vært et godt samarbeid med tillitsvalgte og ansatte for øvrig. Flytoget er nå godt rustet for fremtiden, men vil fortsette å effektivisere virksomheten igjennom identifiserte tiltak og handlinger, men fremover ivarettatt igjennom årlige budsjetter og ikke som et flerårig program.

Jernbanen er i endring og Flytoget deltar i debatten omkring en fremtidig anbudsutsettelse av tilbringertjenesten. Det er fortsatt uklart hvorvidt Jernbanedirektoratet vil anbefale å innlemme Flytoget i det øvrige togtilbudet for å unngå å investere i infrastrukturkapasitet.

En slik løsning vil ikke være i tråd med brukerens ønsker og etter Flytogets oppfatning heller ikke være samfunnsøkonomisk klokt. Flytoget har brukt mye tid på å informere om konsekvenser av en løsning hvor de reisende mister valgmuligheter, hvor staten taper inntekter og hvor dagens konkurranseform svekkes, som kan resultere i en lavere kollektivandel til og fra flyplassen. →

Dagens etablerte løsning, med konkurranse på sporet, er stort sett i tråd med intensjonen i EUs fjerde jernbanepakke, med unntak av at det gis unødige subsidier til én aktør. Vi vil fortsette å informere om vårt syn og håpet er at vi vil lykkes med å overbevise beslutningstakere at dagens tilbringertjeneste får bestå slik at alle som skal benyttes Norges hovedflyplass kan fortsette å reise med en dedikert tjeneste som møter deres behov. Uavhengig av hvilke beslutninger som tas vedrørende fremtidig anbudsinnstilling, vil Flytoget delta i kommende anbud, med mål om sikre egen fremtid.

Flytoget har siden 2017, etter innføring av jernbaneforskriften (som avløste den tidligere fordelingsforskriften), hatt en pågående tvist med infrastruktureier Bane NOR, omkring hvorvidt og i hvilken form Bane NOR kan ilegge Flytoget særavgifter for strekningen Oslo–Gardermoen. Statens jernbanetilsyn (SJT), som fungerer som markedsovervåkingsorgan, gav i 2019 Flytoget medhold og påla Bane NOR å tilbakebetale feilaktig ilagte avgifter for årene 2017, 18 og 19.

Denne saken har vært prinsipiell viktig for Flytoget, da den slår fast at en kontrakt skal regulere forhold mellom likeverdige parter og at en monopolist ikke kan diktere en svakere part. Dommen fra SJT er et tydelig eksempel på at Flytoget er godt innsatt i endret lovgiving i sektoren og betydning av disse endringene, noe som er svært viktig å ha kompetanse på når jernbanen erstatter «familierelasjoner» til avtaleforhold mellom to parter.

Til sist vil jeg rette en stor takk til alle Flytogets ansatte, som hver dag bidrar til at Flytoget gjør seg fortjent til kundens tillit. I Flytoget har vi tro på at personlig service i fysiske kundemøter ved siden av intuitive og attraktive digitale løsningen. Vi ser frem til å fortsette reisen i 2020 ved å introdusere nye tog, som sammen med et mangfold av stolte og dedikerte kollegaer vil bidra til at Flytoget fortsatt vil ha Norges mest fornøyde passasjerer. ●



Styrets beretning

Styrets beretning

Flytoget har over tid opparbeidet seg en unik posisjon i markedet. Dette har vært med på å skape svært gode resultater over tid, og siden oppstarten i 1998 et akkumulert utbytte til eier på 1824 millioner kroner.

Flytoget leverte i 2019 et ekstraordinært godt resultat hvor driftsinntektene for første gang passerte én milliard kroner (1002 MNOK). Kostnadene reflekterer langsiktige effektiviseringer og engangseffekter knyttet opp mot fremforhandlede avtaler på pensjon, og medhold i tvist om tilbakebetaling av feilaktig pålagte infrastrukturavgifter fra Bane NOR.

Styret er fornøyd med at selskapet har greid å opprettholde posisjonen som de reisendes førstevalg til og fra Oslo lufthavn, og finner det gledelig at Flytoget scorer svært høyt på kundetilfredshet. I 2019 endte Flytogets kundetilfredshet på 96 prosent totalt for året. Arbeidet med å opprettholde posisjonen som kundenes favoritt vil fortsette med full styrke også i 2020. Flytogets punktlighet endte i 2019 på 94,3 prosent. Dette er langt unna Flytogets punktlighetsmål på 97 prosent og skyldes i all hovedsak mye feil på infrastrukturen. Flytoget er bekymret for utviklingen og adresserer dette tydelig i møter med infrastruktureier, men mener samtidig at ytelsesordningen, hvor den som forårsaker feil betaler, er et steg i riktig retning.

Det har de siste årene vært bevilget stadig mer midler til å vedlikeholde norsk jernbane. Dette er helt nødvendig for å skape en infrastruktur som gjør det mulig for operatørene å levere forutsigbarhet til kundene, slik at norsk jernbane i enda større grad kan bidra til å løse utfordringer knyttet til økt reiseaktivitet og miljøutfordringer. For å nå ambisjonen om et lavutslippssamfunn må det utvikles produkter, tjenester og kommersielle konsepter som gjør det enda mer attraktivt å reise kollektivt.

Flytoget har det siste året levert gode økonomiske resultater og samtidig levert høy og forutsigbar kvalitet til de reisende.

Viktige fokusområder i 2019 har vært:

- Høy kvalitet på – og sikkerhet i driften, tross store utfordringer knyttet til feil på infrastruktur.
- Flere reisende og forbedring av topplinjen gjennom tiltak mot det voksende ferie- og fritidsmarkedet.
- Lavere kostnader gjennom spareprogrammet «Flytoget 2020».
- Anskaffelsesprosess av nye flytog som skal øke kapasitet, robusthet og komfort.
- Aktivt arbeid for å fremme Flytogets syn på implementeringen av konkurranseutsetting av jernbanen.
- Dialog med beslutningstakere og interessenter for å sikre forutsigbare rammebetingelser og konkurranse på like vilkår.

Virksomheten

Flytoget driver persontransport på strekningen mellom Drammen og Oslo lufthavn, og har forretningskontor i Oslo sentrum. Flytoget eies av Nærings- og fiskeridepartementet. Målet med eierskapet er forretningsmessig, det vil si høyest mulig avkastning på investert kapital. Med Flytoget oppnår staten lønnsom togtrafikk, høy avkastning og høy kollektivandel til og fra Oslo lufthavn. Dette gir samfunnsøkonomiske, samt miljø- og klimamessige gevinster. Flytoget drives på forretningsmessig grunnlag, uten offentlige kjøp eller subsidier.

Det går alltid

Flytoget har et mål om å skape enda enklere kundeopplevelser for de reisende, og etterstreber hele tiden å øke verdien for kundene og attraktiviteten til tilbringertjenesten. I året som har gått har Flytogets organisasjon arbeidet med aktiviteter som skal gjøre det enda enklere å være kunde. Nedenfor følger noen av høydepunktene fra 2019. →

Rekordresultat uten alvorlige ulykker

Flytoget leverer i 2019 sitt beste resultat noensinne, med inntekter på over én milliard kroner for første gang. Det gode resultatet er noe hjulpet av tilbakebetalte feilaktig ilagte avgifter fra Bane NOR, ny fremforhandlet pensjonsløsning og ikke minst et godt gjennomført innsparingsprogram, «Flytoget 2020».

Året 2019, med 6,7 millioner av- og påstigninger, 500.000 avgangsprosedyrer og 5,5 millioner togsett-kilometer, representerer nok et år uten alvorlige ulykker for Flytoget. Dette er resultatet av at alle ansatte har prioriteringsregelen sikkerhet, punktlighet og service godt innarbeidet, og at man derfor aldri går på kompromiss med sikkerheten.

Nye flytog

Flytogets styre besluttet i 2013 å anskaffe åtte nye togsett. Bakgrunnen for beslutningen om å øke materiellparken var behovet for å møte den forventede passasjerveksten. I 2014 ble konkurransen kunngjort, og i april 2015 signerte Flytoget kontrakten med spanske CAF. 2019 har vært et viktig år i forbindelse med denne anskaffelsen. De første togene har ankommet Norge, og testing av togene både på lukket bane og i blandet trafikk har vært gjennomført. Parallelt med dette har opplæringen av de ansatte startet, og togene har vært vist frem til pressen – til stor begeistring.

Nytt kommunikasjonskonsept

Høsten 2019 ble det nye kommunikasjonskonseptet «det går alltid» lansert, både internt og eksternt. Dette er et viktig verktøy for å sikre kraft og tydelighet i budskapet til kundene, men også et kulturbyggende budskap som virker samlende og skaper stolthet. Med dette konseptet sikres en rød tråd i all Flytogets kundekommunikasjon, hvor alt handler om å tydeliggjøre hvorfor det er mulig å si at Det går alltid.

Effektiviseringsprogrammet Flytoget 2020

Flytoget 2020 har vært et treårig effektiviseringsprogram med mål om å redusere kostnadsbasen i møte med økt konkurranse. Alle Flytogets aktiviteter som ikke påvirker kundeopplevelsen negativt, men som påvirker kostnadsbasen, ble kartlagt. Ved utgangen av 2019 ble programmet Flytoget 2020 avsluttet og resultatene var i tråd med målsettingen. Gjennom de tre årene med dette programmet, har det blitt gjennomført mange store og små tiltak som har bidratt til at Flytoget nå er drevet mer effektivt og rustet for konkurranse. Det var nødvendig å innføre et kostnadssparingsprogram for å få bevissthet rundt kostnadsbruk i organisasjonen og for å få kraft i gjennomføring. Effektivitet vil også fremover være viktig og vil inngå som en naturlig del når Flytogets virksomhetsplan utarbeides årlig.

Nye digitale oppdateringer

For å ytterligere forbedre kundeservice og salgsfunksjonalitet, ble det i 2019 gjennomført en stor fornyelse både på for- og baksiden av Flytogets app. Resultatet er forbedringer i kundeopplevelsen og bedre tilrettelegging for implementering av nye tjenester og betalingsmidler. Appen ble i 2019 også klargjort for å møte betalingstjenestedirektivet PSD2 fra EU. Det er igangsatt ny sanntidsvisning på skjermer hos bedrifter og hoteller, med relevant avgangsinformasjon til nærmeste stasjon, og det er innført mulighet for AliPay på Oslo lufthavn for å møte et voksende asiatisk marked.

I 2019 ble det gjennomført et større digitaliseringsprosjekt i Flytoget, med overgang til ny skyplattformsløsning og nye samhandlingsløsninger.

Hederlig omtale og priser

I 2019 var Flytoget tilbake på pallen i BIs kundebarometer, med en tredjeplass. Flytoget klatret åtte plasser, til 6. plass, i KPMGs måling av Norges beste kundeopplevelser i 2019. Andre utmerkelse er 13. plass på Apelands omdømmemåling og en 8. plass i Sustainable Brand Index for Norge. På rampen av året fikk den nye reklamefilmen, «Det går alltid», Sølvfisken for oktober og dermed en finaleplass i kåringen av de beste reklamefilmene på TV i 2019.

Sikre forutsigbarhet og like rammevilkår

Jernbanereformen

Parallelt med opprettelsen av nye selskaper og strukturer i forbindelse med utrulling av jernbanereformen, tilpasses avtaler mellom aktørene i tråd med EUs fjerde jernbanepakke. Den tidligere arbeidsfordelingen innad i jernbanefamilien har i løpet av de siste årene i stor grad blitt erstattet av flere aktører med konkret ansvar og avgrenset mandat. Avtaler mellom partene regulerer nå interaksjon og samarbeid, samtidig som økonomi får økende prioritet ved at det forventes «mer jernbane for pengene».

Flytoget har de siste årene arbeidet systematisk med å forstå konsekvensene av alle endringer som følger av reformarbeidet og har deltatt aktivt i høringer ved utforming av nye avtaler og innføring av nytt regelverk. Flytoget er positivt innstilt til utvikling av sektoren og økt konkurranse, men under premisset at det skjer på like vilkår og at kunden settes i fokus. Med dette som bakgrunn har Flytoget jobbet aktivt med å informere om forhold som medfører skjev konkurranse i form av direkte subsidier eller i form av skjev belastning av kostnader for bruk av infrastruktur. Flytoget vil også fremover være opptatt av at eiers interesse for selskapet er ivaretatt igjennom å sikre størst mulig forutsigbarhet. →

Søknad om forlengelse og innspill på fremtidig pakkeinnledning

I august 2018 søkte Flytoget om å få forlenget sin konsesjonsavtale med Jernbanedirektoratet med 7,5 år, til 2035. Denne er foreløpig ikke besvart, og nåværende trafikkavtale utløper 31. januar 2028.

Opsjon kan utløses gjennom Kollektivtrafikkforordningen og er begrunnet i anskaffelse av nye flytog. Flytoget mener at søknaden om forlengelse bør innvilges fordi dette er god samfunnsøkonomi og fordi det innfrir regjeringens intensjon om å kunne tilby en attraktiv jernbane i Norge, som er konkurranseutsatt.

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede om de vil anbefale å innlemme Flytoget i det øvrige togtilbudet eller ikke. Etter mer enn to års utredning er det enn så lenge ikke gitt en konklusjon. Flytoget har imidlertid vært tydelige i sin anbefaling om at tilbringertjenesten ikke må integreres i det ordinære togtilbudet, men også i fremtiden bør være en egen tjeneste. Kundeanalyser gjennomført av eksternt fagmiljø (Urbanet) på oppdrag for Jernbanedirektoratet høsten 2018, støtter denne anbefalingen.

I løpet av 2019 har Flytoget møtt en rekke beslutningstakere og interessenter for å dele sin innsikt og kunnskap om jernbanen generelt, og tilbringerstrekningen og egne kunder spesielt. Møtene har vært svært nyttige og Flytoget får tilbakemelding om at kunnskapen og erfaringene blir lyttet til. Flytoget vil i 2020 fortsette det viktige arbeidet med å jobbe for likere konkurransevilkår, en forlenget avtale og en organisering av fremtidens jernbane som sikrer den beste løsningen både for de reisende og det norske samfunnet.

Flytoget skal forberede seg for, samt være i posisjon for å delta i de kommende konkurransene om gjenstående trafikkpakker og det er etablert en egen avdeling med ansvar for dette arbeidet.

Lønnsomhet

Driftsinntekter og resultat

Selskapets driftsinntekter i 2019 utgjorde 1002 MNOK (993 MNOK), en økning på 0,9 prosent fra 2018. På tross av en nedgang i passasjerer på 2,1 prosent, bidro en økning i gjennomsnittspris på 3,2 prosent til denne økningen. Ordinært resultat før skatt ble 447 MNOK (203 MNOK), det beste resultatet i selskapets historie. Driftskostnader i 2019 utgjorde 559 MNOK (787 MNOK). Satsning på nytt driftskonsept for IT, samt mer markedsføring har medført høyere nivå på driftskostnadene isolert sett for året. Resultatet er preget av to større engangseffekter, overgang til ny pensjonsordning ved årets begynnelse medførte en resultatmessig engangseffekt på 55 MNOK og tilbakebetaling av særavgifter fra Bane NOR for årene 2017-2019 bidro til kostnadsreduksjon på 144 MNOK.

Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var ved utgangen av 2019 1628 MNOK (1411 MNOK). Egenkapitalen var 915 MNOK ved utgangen av 2019 (721 MNOK) og utgjorde 56 prosent (51,1 prosent). 57 prosent av årsresultat etter skatt er avsatt til utbytte.

Likviditet og finansiering

Likviditetsbeholdningen var pr. 31. desember 295 MNOK (114 MNOK). Selskapets revolverende trekkfasilitet på 550 MNOK samt kassakreditt på 25 MNOK var ubenyttet ved utgangen av året. Kontantstrøm fra driften utgjorde 462 MNOK (316 MNOK). Forskjell mot driftsresultat skyldes avskrivninger på 121 MNOK, betalt skatt 63 MNOK, samt øvrige arbeidskapitalendringer. Investeringsaktiviteter utgjør 119 MNOK (75 MNOK) som knytter seg til nye tog (94 MNOK), periodisk togvedlikehold og kunderettet produktutvikling. Negativ kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på 163 MNOK skyldes utbytteutbetaling (163 MNOK).

Forutsetning for fortsatt drift

Etter styrets oppfatning gir fremlagt resultatregnskap og balanse, med tilhørende noter, en rettvise oversikt over selskapets økonomiske utvikling og finansielle stilling. Årsregnskapet for 2019 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift og styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til regnskapslovens § 3-3a.

Årets resultatdisponering

Resultat etter skatt utgjorde 349 MNOK.

Styret foreslår følgende disponering av årets resultat:

Til utbytte: 199,7 MNOK

Til annen egenkapital: 149 MNOK

Bærekraft og samfunnsansvar

Flytoget tilbyr et sikkert, effektivt og miljøvennlig transportalternativ til og fra Oslo lufthavn. Å flytte flere reisende fra bil til tog er Flytogets største samfunnsbidrag. Kombinert med et positivt økonomisk resultat er Flytogets drift i seg selv bærekraftig. Flytoget engasjerer seg i utformingen av fremtidens jernbane, arbeider for klima og miljøbevissthet, og i felleskapets innsats for å legge til rette for god utnyttelse av samfunnets ressurser.

En forutsetning for å lykkes med dette, er at bærekraftambisjonene er en naturlig del og innlemmet i overordnede strategier og i forretningsmessige prioriteringer.

Hvordan Flytoget arbeider med bærekraft og samfunnsansvar er beskrevet i under «Alltid» i årsrapporten. Her finnes beskrivelser av selskapets tilnærming, tiltak, resultater og ambisjoner knyttet til arbeids- og menneskerettigheter, likestilling, diskriminering, sosiale forhold, antikorrupsjon og ytre miljø, samt øvrige vesentlige områder.

Den integrerte årsrapporten for 2019 er utarbeidet i henhold til GRI Standards: Core. →

Eierstyring og selskapsledelse

Styret i Flytoget legger vekt på å etablere og videreutvikle rutiner og praksis for god eierstyring og selskapsledelse. Som statlig heleid selskap baseres Flytogets eierstyring og selskapsledelse på norsk lov og regjeringens til enhver tid gjeldende eierskapspolitikk.

Flytogets virksomhetsstyringsmodell, Flytomboka, inkluderer en virksomhetsstyringspolicy. Hensikten med Flytomboka er å støtte organisasjonen i gjennomføringen av oppgavene som kreves for å sikre at mål oppnås, lovverk ivaretas, effektiv utnyttelse av ressurser, samt at det etableres barrierer som forhindrer uønskede og utilsiktede hendelser.

I Flytomboka er det etablert en metodikk som bidrar til kontinuerlige forbedringer gjennom systematisk planlegging, implementering og oppfølging av resultater. I likhet med virksomhetsstyringspolicyen er eierstyring og selskapsledelse gjenstand for vurdering, diskusjon og godkjenning i styret. For en nærmere redegjørelse om Flytogets eierstyring og selskapsledelse, henvises det til videre beskrivelse i årsrapporten, samt flytoget.no.

Sikkerhet og sikring

Flytogets sikkerhetspolicy er en visjon om at Flytoget skal prioritere sikkerhet gjennom alle aktiviteter og unngå ulykker som kan skade liv, materiell, informasjon og omdømme. Prioriteringsregelen sikkerhet, punktlighet og service i nevnte rekkefølge, er godt forankret i alle organisasjonens aktiviteter.

I 2019 erfarte Flytoget kun mindre uhell som involverte passasjerer, ansatte og materiell. Dette er elgpåkjørsler, mindre tekniske hendelser, eller mindre uhell (kunder og ansatte som trækker over eller faller) som medfører sykefravær for medarbeidere eller legehjelp for passasjerer. Totalt var det ni slike hendelser i 2019.

Sikker drift og kontinuerlig utvikling av en god sikkerhetskultur har alltid høyest prioritet i Flytoget. Sikkerhet står alltid øverst på dagsordenen i møter med styret og ledelsen gjennom hele året. Tilløp og uønskede hendelser behandles i Flytogets sikkerhetsstyringssystem, som er en viktig del av virksomhetsstyringen. Det opereres etter prosedyrer og retningslinjer som er i henhold til interne krav og gjeldende myndighetskrav.

Det er i 2019 gjennomført ulike risikoanalyser i forbindelse med planlagte aktiviteter i organisasjonen.

Dette er motivert ut fra ønsket om god planlegging og for å minimere mulige uønskede hendelser og tilløp.

Flytogets akseptkriterier for trafikksikkerhet er gjennomgått og oppdatert. Sikkerhetsmålene oppdateres årlig og det etableres indikatorer, sikkerhetsmål og aktiviteter som skal bidra til måloppnåelse innenfor sikkerhetsarbeidet.

De siste årene har Flytoget arbeidet systematisk med sikring for å forebygge og unngå tilsiktede uønskede handlinger i form av terror og sabotasje eller trussel om dette. Arbeidet krever god samhandling med myndigheter, infrastruktureier og andre togselskaper. Det har vært gjennomført fem større og mindre beredskapsøvelser etter en årlig oppsatt plan. Hensikten er at Flytoget skal ha en handlekraftig kriseledelse og være i stand til å håndtere mulige ulykker på en best mulig måte.

Flytoget gjennomfører undersøkelser og granskninger etter hendelser og tilløp for å oppnå kontinuerlig organisatorisk læring og forbedring.

Finansiell risiko

Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer, er nedfelt i selskapets finansstrategi. Selskapet har etablert en langsiktig trekkfasilitet på 550 MNOK for å møte utbetaling til kjøp av nye tog. Selskapet vil gjennom denne være eksponert for endring i rentenivå. Pr. 31.12.19 var det ingen opptrekk på trekkfasiliteten.

I forbindelse med kjøp av nye tog i april 2015, ble selskapet eksponert for valutarisiko. Denne risikoen ble etter kontraktsinngåelse håndtert ved kjøp av valutaterminer i henhold til betalingsplanen. Som følge av endring i betalingsplaner knyttet til leveransen, er valutaterminer rullert i henhold til nye betalingsplaner. Det henvises til note 9 i årsregnskapet. Dette gir selskapet forutsigbarhet med tanke på kontantstrømmen, og er i henhold til finansstrategien. Investeringen vil dekkes av langsiktig trekkfasilitet og kontanter fra driften.

Flytogets kredittrisiko er svært begrenset da selskapets kunder i all hovedsak betaler kontant/med kredittkort. Selskapets likviditet er god og det finansielle handlingsrommet godt.

Utbruddet av det nye Covid-19 viruset i Asia vinteren 2019, med spredning til resten av verden, påvirker industri og handel globalt. Flytoget berøres også av dette, men det er for tidlig å konkludere omfanget av utbruddet og derfor knyttet usikkerhet til hvordan dette vil påvirke selskapets resultater og utvikling. Flytoget har implementert forebyggende tiltak både for å beskytte egne ansatte og forretningsforbindelser, samt vurderer løpende eventuelle tilpasninger i operasjonen.

Strategisk risiko

Markedssituasjonen er i fortsatt endring ved at det konkurrerende togtilbud på strekningen til og fra Oslo lufthavn gjør seg mer og mer kjent blant reisende. Dette gjør at det vil kreves mer av selskapet for å opprettholde dagens markedslederposisjon.

I et mellomlangt perspektiv antas reiseaktiviteten over Oslo lufthavn å øke svakere enn tidligere, drevet av økende miljøbevissthet med sterkere fokus på luftfartens utslipp av klimagasser og øvrige makroøkonomiske forhold. Samlet håndteres den strategiske risikoen gjennom å videreutvikle selskapets tilbud til de reisende, oppmerksomhet på kostnadseffektivitet, samt gjennom arbeid med rammebetingelser. →

Flytoget har en trafikkavtale med Jernbanedirektoratet frem til Flytoget har en trafikkavtale med Jernbanedirektoratet om sportilgangsprioritet, som utløper 31. januar 2028 for å sikre at tilbringertjenesten har de rette forutsetninger for å betjene sitt formål – å bringe flyreisende til og fra Oslo lufthavn med høy frekvens. Flytoget har søkt om å få forlenget sin trafikkavtale med Jernbanedirektoratet frem til 2035.

Informasjonssikkerhet

Det foreligger en informasjonssikkerhetspolicy og -prosedyre som har til hensikt å beskrive hvordan Flytogets informasjonsverdier beskyttes mot alle interne og eksterne trusler, tilsiktede eller utilsiktede. Selskapet følger kontinuerlig med på trusselbildet. Målet med informasjonssikkerhetsarbeidet er å bidra til å sikre Flytogets forretningsvirksomhet mot avbrudd, verne de informasjonsverdier som Flytoget forvalter, sikre tilgjengeligheten, integriteten og konfidensialiteten til Flytogets informasjon. Dette inkluderer informasjonsdata om kunder, samarbeidspartnere og medarbeidere.

Informasjonssikkerhetsarbeidet er organisert med en dedikert informasjonssikkerhetsansvarlig, samt et personvernombud som har ansvar for kontroll og samsvar med gjeldende myndighetskrav.

Risikostyring og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er sentralt i Flytogets virksomhetsstyring. Selskapet vurderer løpende risikoer innenfor strategiske, sikkerhetsmessige, finansielle og operasjonelle områder, og iverksetter korrigerende tiltak fortløpende for å oppnå kontinuerlig forbedring. Interne og eksterne revisjoner, samt tilsyn blir gjennomført jevnlig innenfor ulike områder av virksomheten, særlig innen sikkerhet og sikring.

Det har gjennom året blitt gjennomført en omfattende internrevisjon av sikkerhetsstyringssystemet i tillegg til et relevant utvalg av leverandører til vedlikehold av deler og komponenter til togene. Selskapet blir også jevnlig revidert av Statens jernbanetilsyn for oppfyllelse av krav og regelverk som er forutsetninger for virksomhetens drift. Resultater og funn presenteres for ledelse og styret.

Det er gjennomført aktsomhetsvurderinger som en del av tilpasningen til OECDs krav til aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv.

Styrets arbeid og sammensetning

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer. Flytoget har inngått avtale med fagforeningene (Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte tre representanter i styret. I tillegg består styret av fem eiervalgte medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonærvalgte

medlemmene er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse. Det er tre kvinnelige styremedlemmer, som representerer en kvinneandel på 38 prosent. Blant de aksjonærvalgte styremedlemmene er kvinneandelen 40 prosent.

Styret skal til enhver tid ha oppdatert kunnskap og kompetanse om alle vesentlige forhold rundt Flytogets virksomhet og strategiske utfordringer. Viktige saker på styrets agenda i 2019 har vært forbedring av topplinjen, prissetting, markedsutvikling, kostnadsreduksjoner, forbedring av rammebetingelser og forretningsutvikling. Det ble i 2019 avholdt syv styremøter.

Organisasjon

Motiverte og engasjerte medarbeidere er en forutsetning for at Flytoget skal ha en serviceleveranse som skiller seg ut positivt. Flytoget har utviklet en internkultur preget av stolthet og engasjement. I utviklingsprosesser legges det vekt på involvering som innebærer at medarbeidere, mellomledere og tillitsvalgte engasjeres i ulike strategi- og planleggingsprosesser.

I Flytoget gjennomføres det medarbeidersamtaler hvert år. Flytoget er opptatt av mangfold gjennom en god balanse mellom kvinner og menn på alle nivåer, aldersmessig spredning, medarbeidere med ulik kulturell bakgrunn og et bevisst forhold til diskrimineringsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven, samt bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven. Etter mange års systematisk arbeid med oppfølging av sykefraværet, er selskapet i dag på nivå med øvrig norsk arbeidsliv. I 2019 var sykefraværet 7,6 prosent (6,5 prosent).

Lederlønnserklæring

Styret har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16 a. Lederlønnserklæringen kommer frem i note 2 i årsregnskapet, og er basert på retningslinjer fastsatt i februar 2015. Selskapet har et kompensasjonsutvalg som skal sikre at styret etterlever eiers forventninger til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte, samt vurdere forslag til bonusprogram for alle medarbeidere i selskapet for påfølgende år. Det har vært avholdt tre møter i kompensasjonsutvalget i 2019. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefalinger. →

Fremtidsutsikter

Med 2019 legger Flytoget bak seg nok et suksessfullt år med mange høydepunkter. Foruten et bemerkelsesverdig godt årsresultat, er det mange elementer og tiltak som har bygget opp under en mer effektiv drift som skal gjøre selskapet i bedre stand til å møte konkurransen i jernbanen.

For at selskapet skal kunne fortsette denne reisen i et stadig mer konkurranseutsatt marked og med en pågående jernbanereform og konkurranseutsetting av strekninger, er det avgjørende med forutsigbare rammebetingelser.

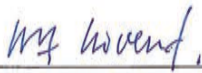
Flytoget er et solid og veldrevet selskap som er opptatt av å levere resultater i tråd med eiers forventning. Flytoget har gjennom det siste året, tross økende konkurranse, vist at det er mulige å levere svært gode resultater.

Styret takker de ansatte

Flytogets styre takker selskapets medarbeidere for et godt samarbeid og for gode resultater i 2019.

Generalforsamlingens vedtak om utbytte

Det vises til omtale om Covid-19 i styrets beretning under avsnitt «Finansiell risiko» og gitt den senere tids utvikling i forbindelse med Covid-19 epidemien, har styret foreslått for generalforsamlingen å ikke vedta ordinært utbytte for 2019. ●



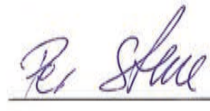
Rolf Gunnar Roverud
Styreleder



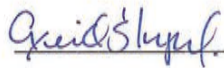
Marianne Ødegaard Ribe
Nestleder



Aslak Sverdrup
Styremedlem



Per Stene
Styremedlem



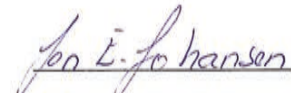
Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem



Stein Bemer
Styremedlem



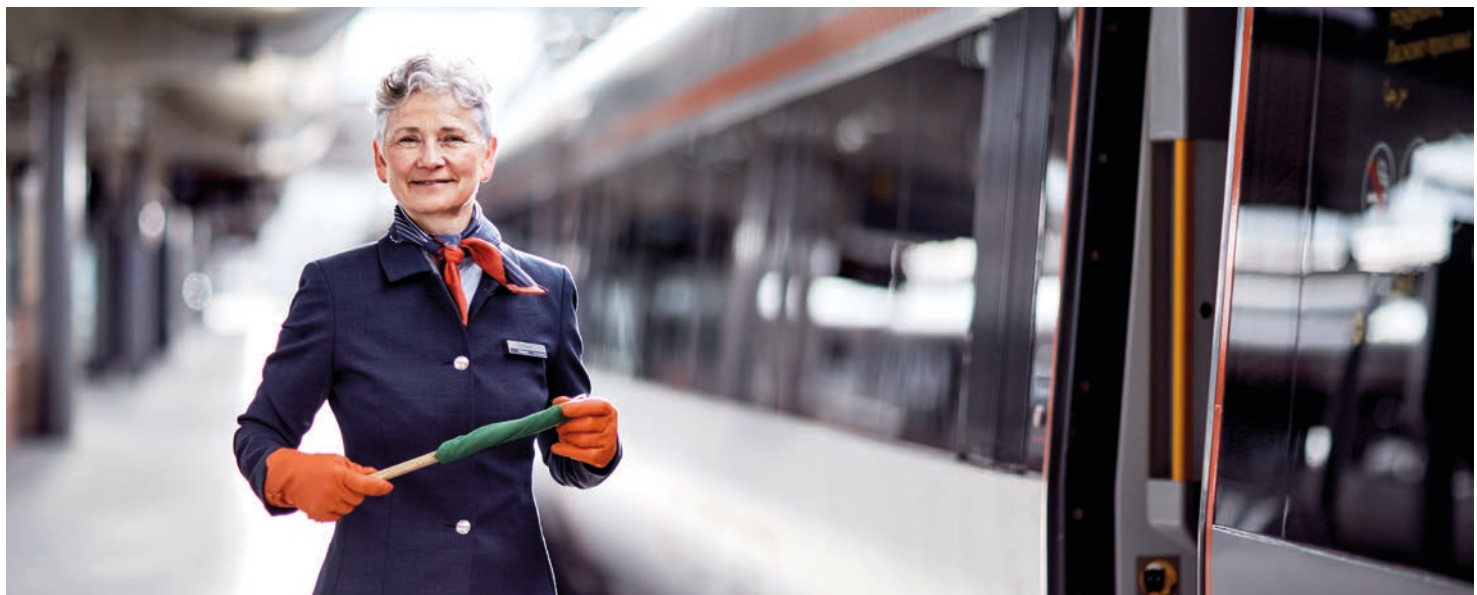
Camilla Skjelsrud Ljøgdø Eide
Styremedlem



Jon Erik Jøhansen
Styremedlem



Philipp Engedal
Administrerende direktør



Presentasjon av Flytogets styre



Rolf Gunnar Roverud

Født: 1958

Stilling: : Administrerende direktør i Infranord Norge

Styremedlem siden: 2013

Styrets leder siden: 2017

Rolf har økonomisk utdanning og mastergrad innen strategi og ledelse. Han har vært konsernsjef i Scana Industrier og har hatt ledende stillinger i NSB og Saga Petroleum. Han er også styreleder i mobilitetselskapet Kolombus AS.



Marianne Ødegaard Ribe

Født: 1968

Stilling: Administrerende direktør i Norgesgruppen Servicehandel AS

Styremedlem siden: 2017

Marianne er utdannet siviløkonom og arbeider til daglig som administrerende direktør i Norgesgruppen Servicehandel AS. Hun har jobbet i ledende stillinger både nasjonalt og internasjonalt innenfor salg, marked og forretningsutvikling i selskaper som BMW, Jordan og LEGO. Hun har også tidligere vært markedsdirektør i NSB Persontog i perioden 2002-2006. Hun er i dag styremedlem i Viking Footwear og Malorama AS. Ribe er siviløkonom fra Handelshøyskolen BI.



Gyrid Skalleberg Ingerø

Født: 1967

Stilling: Chief Financial Officer and Executive Vice President of Kongsberg Gruppen

Styremedlem siden: 2017

Gyrid er statsautorisert revisor fra NHH og har før Kongsberg vært SVP & CFO i Telenor Norge og CFO & Investor Relation i Kompett ASA. Hun har omfattende erfaring fra ledelse av restrukturingsprosesser både i 1881 og i Expert. Hennes tidligere erfaring omfatter også CFO erfaring fra PE selskap, mange år i KPMG og i Nordea. Hun har hatt lang og variert styreefaring siden 2000. I dag sitter hun som styremedlem Itera ASA, Patria Inc og Opplysningen 1881 AS.



Aslak Sverdrup

Født: 1973

Stilling: : Administrerende direktør for Akvariet i Bergen

Styremedlem siden: 2017

Aslak er utdannet i Forsvaret, med lederutdanning fra Sjøkrigsskolen og spesialistutdanning fra Forsvarets Spesialkommando. Han har en videreutdanning innen risikostyring fra Buckinghamshire New University og er midt i en Master of Technology Management i regi av NHH og NTNU. Aslak har operativ ledererfaring fra Forsvarets spesialstyrker, har vært gründer og har jobbet fire år internasjonalt innen olje og gass i tillegg til å ha vært lufthavndirektør ved Bergen Lufthavn Flesland. Aslak er nå administrerende direktør for Akvariet i Bergen. Han innehar i tillegg styreverv i Team Rubicon Norway og Visit Bergen, samt styreleder i Bergen Næringsråd og BIR AS.



Stein Bemer

Født: 1965

Stilling: Partner i Risk Information Group

Styremedlem siden: 2019

Stein har gått siviløkonomstudiet ved Handelshøyskolen BI. Han har bred erfaring fra forretningsutvikling og ledelse av vekst- og omstillingsprosesser innenfor transport, luftfart og reiseliv og har gjennom mange år hatt ledende stillinger i SAS-konsernet, nasjonalt og internasjonalt. Stein har arbeidet med rådgivning og som management-for-hire, blant annet som administrerende direktør i Handicare, oppstartsselskaper, transportsektoren, samt kunde- og lojalitetsprogrammer.



Per Stene

Født: 1972

Stilling: Flytogvert, Flytoget AS

Styremedlem siden: 2014

Per har variert erfaring både som maler, byggtapetserer, postmann og som klargjører i et utleiefirma. Han startet som flytogvert i 2011 og har vært lokal hovedtillitsvalgt i Norges Jernbaneforbund siden 2014.



Jon E. Johansen

Født: 1959

Stilling: Flytogfører, Flytoget AS

Styremedlem siden: 2016

Jon er utdannet maskinmontør ved Fredrikstad mekaniske verksted. I 1982 begynte han som lokfører i NSB, hvor han også jobbet som instruktør og kjørelærer. Jon har vært i Flytoget siden 2001 og er, i tillegg til flytogfører, kjørelærer og sensor for nye førere. Jon har vært tillitsvalgt i Flytoget siden 2008.



Camilla Skibsrud Ljøgdø Eide

Født: 1976

Stilling: Personalplanlegger, Flytoget AS

Styremedlem siden: 2018

Camilla har lang erfaring i Flytoget, og har jobbet i selskapet siden 1998. Hun har vært kundeveileder, flytogvert, veileder for flytogverter og avløser på operativ ledelse. I tillegg er hun systemansvarlig for planleggingsverktøyet i Flytoget.

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for Flytoget består av følgende deler:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømpstilling
- noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen. Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk i Norge gjeldende pr. 31. desember 2019. Den nødvendige spesifisering av regnskapsposter er gjort i noter til årsregnskapet. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

Årsregnskapet er basert på grunnleggende prinsipper i regnskapsloven. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekter resultatføres når de er opptjent, og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter. Regnskapsprinsippene er nærmere utdypet nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunktet for regnskapsavleggelsen, tilsier god regnskapsskikk i Norge at ledelsen beregner et best mulig estimat for bruk i resultatregnskap og balanse. Det kan forekomme avvik mellom estimerte og faktiske tall. For utvalgte vesentlige regnskapsmessige estimater er det presentert sensitivitetsanalyser.

Driftsinntekter

Selskapets driftsinntekter består i hovedsak av billettinntekter og inntekter fra salg av reklameplass. Salg av togbilletter inntektsføres på tidspunktet for gjennomføring av reisen. Reklameinntekter inntektsføres i fremvisningsperioden.

Kostnadsføringstidspunkt og sammenstilling

Utgifter sammenstilles og kostnadsføres samtidig med de inntekter utgiftene kan henføres til.

Skattekostnad

Skattekostnader resultatføres når de påløper. Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel.

Endring i utsatt skatt/skattefordel er den del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling/fradrag i senere perioder. Utsatt skatt og betalbar skatt beregnes med sats på 22 %. Utsatt skatt er beregnet på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

Finansielle instrumenter

Valutasikringsinstrumenter i form av valutaterminkontrakter er inngått for å valutasikre innkjøp av nye flytog. I tillegg benyttes selskapets eurokonto som sikringsinstrument. Disse er regnskapsmessig behandlet som kontantstrømsikring i regnskapet. Verdiendring av sikringsinstrumentet regnskapsføres ikke før sikringsinstrumentet realiseres. Verdi av sikringsobjektet balanseføres ikke. Dette i tråd med NRS 18 bestemmelser om regnskapsføring under sikring, alternativ 2b.

Utenlandsk valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta, regnskapsføres til valutakursen på transaksjonstidspunktet. Fordringer og gjeld i utenlandsk valuta, som ikke er sikret ved bruk av terminkontrakter, balanseføres til kursen ved regnskapsårets slutt. Valutakursdifferanser klassifiseres som finansinntekt eller – kostnad.

Klassifisering av balanseposter

Eiendeler knyttet til forbruksmateriell er klassifisert som omløpsmidler. Den samme regelen gjelder for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til kjernedrift, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter tidspunktet da regnskapet ble avsluttet. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig.

Klassifisering av kontanter

Består av kontanter, inkludert veksler til billettautomater og bankinnskudd. →

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, avskrivning og nedskrivninger

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid og er oppført til anskaffelseskost, fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger. Varige driftsmidler avskrives lineært over det enkelte driftsmidlets forventede økonomiske levetid med utgangspunkt i historisk kostpris. For vesentlige driftsmidler foretas en løpende revurdering av avskrivningstiden når levetid endrer seg. Avskrivningstider er nærmere spesifisert i note 12. Avskrivningene er klassifisert som ordinære driftskostnader. Vedlikehold av driftsmidler som ikke er periodisk vedlikehold, kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives. Investeringsprosjekter under utførelse består av ikke ferdigstilte investeringsprosjekter som vil bli overført til varige driftsmidler for avskrivning når de tas i bruk.

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler blir vurdert for mulig nedskrivning når det foreligger indikasjoner om verdifall. Nedskrivning skjer til virkelig verdi ved verdifall som forventes å ikke være forbigående. Nedskrivninger blir reversert i den grad forutsetningen for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

Periodisk vedlikehold

Kostnader knyttet til periodisk vedlikehold av flytog aktiveres og avskrives over perioden frem til neste planlagte periodiske vedlikehold.

Forbruksmateriell

Balanseført forbruksmateriell vurderes til det laveste av gjennomsnittlig kostpris og virkelig verdi. Beholdningen av forbruksmateriell vurderes årlig for nedskrivning. Roterende togdeler klassifiseres som anleggsmidler.

Kundefordringer og andre fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er i balansen ført opp til pålydende etter fradrag for avsetning til påregnelig tap.

Ytelser til ansatte

Selskapet har flere ulike pensjonsordninger. Se note 11 for ytterligere detaljer per ordning.

Ytelser til ansatte i form av ytelsesordninger og aktuarberegnete forpliktelse er i henhold til NRS 6A regnskapsført i samsvar med IAS (International Accounting Standards) 19 «Ytelser til ansatte». Netto pensjonsforpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes separat for hver ordning ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent gjennom sin arbeidsinnsats i innværende og tidligere perioder. Disse fremtidige ytelsene diskonteres for å beregne nåverdien, og virkelig verdi av pensjonsmidler trekkes fra for å finne netto pensjonsforpliktelse. Diskonteringsrenten utgjør balansedagens rente på bedriftsobligasjonslån med særlig høy kredittverdighet (AAA-vurdering) og med tilnærmet samme løpetid som selskapets forpliktelse. Beregning er gjort av en kvalifisert aktuar, og er basert på en lineær opptjeningsmodell. Når ytelsene i en ordning forbedres, innregnes den andelen av økningen i ytelsene som ansatte har opparbeidet rettighet til, som kostnad i resultatregnskapet lineært over gjennomsnittlig tidsperiode frem til de ansatte har oppnådd en ubetinget rett til de økte ytelsene. Kostnaden innregnes umiddelbart i resultatregnskapet dersom de ansatte allerede ved tildeling har fått en ubetinget rett til økte ytelser. Aktuarielle gevinster og tap oppstått ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelse innregnes i netto pensjonsforpliktelse umiddelbart og belastes direkte mot annen egenkapital.

Ytelser til ansatte i form av innskuddsordninger kostnadsføres lik løpende premiebetaling.

Regnskapsestimater og sensitivitetsanalyser

Regnskapsavleggelsen er særlig påvirket av valgte finansielle og aktuarmessige forutsetninger hva angår beregning av selskapets pensjonskostnader og regnskapsførte pensjonsforpliktelse. For konsekvenser av gitte endringer av enkelte vesentlige forutsetninger på selskapets resultatregnskap og finansielle stilling og for sensitivitetsanalyse se note 11 «Pensjoner».

Valg av levetider ved fastsettelse avskrivningskostnader for varige driftsmidler som togsett og immaterielle rettigheter som sporprioritet har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsett-komponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden. ●

Resultatregnskap 01.01. - 31.12. (tall i 1 000)

	Note	2019	2018
Billettinntekter	1	986 938	976 185
Annen driftsinntekt	1	14 894	16 906
Sum driftsinntekter		1 001 832	993 091
Lønnskostnad	2, 11	213 036	288 045
Av-/nedskrivning	5, 12	120 497	139 211
Annen driftskostnad	2, 13, 14, 15	225 757	359 438
Sum driftskostnad		559 291	786 694
Driftsresultat		442 542	206 397
Annen finansinntekt		6 822	861
Annen finanskostnad		-1 921	-3 932
Ordinært resultat før skattekostnad		447 443	203 325
Skattekostnad på ordinært resultat	4	98 633	40 648
Årsresultat		348 810	162 677
Disponering (dekning) av årsresultatet			
Til utbytte	8	199 731	162 677
Overført til annen egenkapital	8	149 079	0
Sum disponering		348 810	162 677

Balanse pr. 31.12 (tall i 1 000)

Eiendeler	Note	2019	2018
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Fortrinnsrett tilbringertransport	7, 12	125 163	140 647
Sum immaterielle eiendeler		125 163	140 647
Varige anleggsmidler			
Varige driftsmidler	12	522 688	605 893
Investeringsprosjekter under utførelse	5	616 234	519 751
Sum varige driftsmidler		1 138 921	1 125 643
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Pensjonsmidler		40 956	0
Sum finansielle anleggsmidler		40 966	10
Sum anleggsmidler		1 305 050	1 266 300
Omløpsmidler			
Forbruksmateriell	10	24 914	24 140
Fordringer			
Kundefordringer	3	2 868	5 854
Andre kortsiktige fordringer		6	0
Sum fordringer		2 874	5 854
Bankinnskudd, kontanter o.l.	6	295 126	114 495
Sum omløpsmidler		322 913	144 490
SUM EIENDELER		1 627 963	1 410 790

Balanse pr. 31.12 (tall i 1 000)


Egenkapital og gjeld	Note	2019	2018
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital (400 000 aksjer á kr 1 000)	7, 8	400 000	400 000
Overkurs	8	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital		692 468	692 468
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	8	222 900	28 415
Sum opptjent egenkapital		222 900	28 415
Sum egenkapital		915 368	720 883
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	11	210 132	309 777
Utsatt skatt	4	19 337	14 470
Sum avsetning for forpliktelser		229 469	324 247
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		60 993	61 956
Betalbar skatt	4	105 858	62 392
Skyldige offentlige avgifter		54 702	21 804
Utbytte		199 731	162 677
Annen kortsiktig gjeld		61 842	56 830
Sum kortsiktig gjeld		483 126	365 659
Sum gjeld		712 595	689 907
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 627 963	1 410 790

Kontantstrømoppstilling (tall i 1 000)

	2019	2018
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Resultat før skattekostnad	447 443	203 325
Periodens betalte skatt	-63 106	-51 449
Avskrivninger	120 497	139 211
Endring i varelager	-773	-1 787
Endring i kundefordringer	2 987	2 241
Endring i leverandørgjeld	-963	5 333
Endring i andre tidsavgrensingsposter	-43 664	19 254
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	462 421	316 128
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	119 113	74 964
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-119 113	-74 964
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Opptrekk/nedbetaling av kortsiktig trekkfasilitet	0	-55 000
Utbetalinger av utbytte	-162 677	-119 510
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-162 677	-174 510
Netto kontantstrøm for perioden	180 631	66 654
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	114 495	47 842
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	295 126	114 495
Denne består av:		
Bankinnskudd m.v.	295 126	114 495

Styret i Flytoget AS

Oslo, 12. mars 2020



Rolf Gunnar Roverud
Styreleder



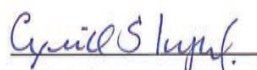
Marianne Ødegaard Ribe
Nestleder



Aslak Sverdrup
Styremedlem



Per Stene
Styremedlem



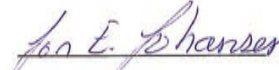
Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem



Stein Berner
Styremedlem



Camilla Skibsrud Ljøgdott Eide
Styremedlem



Jon Erik Johansen
Styremedlem



Philipp Engedal
Administrerende direktør

Note 1 Driftsinntekter (tall i 1 000)

	2019	2018
Billettinntekter	986 938	976 185
Inntekter ved utleie av reklameplass	12 317	12 151
Andre driftsinntekter	2 577	4 755
Sum	1 001 832	993 091

Note 2 Lederlønsseklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Styret i Flytoget skal i henhold til selskapets vedtekter hvert år legge frem for den ordinære generalforsamlingen en lederlønsseklæring over styrets retningslinjer for lederlønsfastsettelsen.

Selskapets lederlønspolitikk

Styret i Flytoget er opptatt av at selskapet tilbyr konkurransedyktige vilkår, slik at selskapet tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere, samtidig som selskapet ikke er lønnsledende.

Retningslinjene for lederlønsfastsettelse for statlige selskaper er nedfelt i «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel.»

Ledende ansatte i Flytoget defineres som administrerende direktør og ansatte som er medlem av Flytogets ledergruppe på midlertidig eller permanent basis. Lederlønninger i Flytoget fastsettes etter følgende hovedprinsipper:

- Selskapet skal tiltrekke seg og beholde gode ledere. Lederlønninger skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende.
- Det skal utvises moderasjon i fastsettelsen og justeringer av lederlønninger.
- Lønningene (summen av fast godtgjørelse som mottas) skal normalt ligge rundt gjennomsnittet av lederlønninger for tilsvarende ledere i sammenlignbare virksomheter.
- Lederlønninger skal bidra til verdiskapning i selskapet.

Kompensasjonsutvalg

Flytoget har et særskilt kompensasjonsutvalg hvis mandat er:

- å drøfte og fremme forslag til styret om retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte, samt å forberede styrets erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til kravene i allmennaksjeloven § 6-16a.
- å forberede saker til styret som gjelder ansettelsesforhold, avlønning og eventuelt sluttvederlag til administrerende direktør.

- å godkjenne innstilling fra administrerende direktør i saker som gjelder ansettelsesforhold, avlønning og eventuelt sluttvederlag til ledende ansatte. Administrerende direktør skal alltid drøfte behandling av selskapsledelsens individuelle betingelser med kompensasjonsutvalget.
- å drøfte med administrerende direktør, før dennes fremleggelse for styrets behandling, prinsipielle spørsmål knyttet til lønnsnivå, resultatlønsordning, pensjonssystem/-vilkår, ansettelsesavtaler og lignende samt øvrige forhold tilknyttet kompensasjon i selskapet som er av uvanlig art eller innebærer merrisiko.
- å vurdere bonusmodell og innslagspunkter for ledere og medarbeidere før dette fremlegges og godkjennes av styret.

Hovedprinsippene i selskapets lederlønspolitikk

Fastlønn skal være hovedelementet i ledernes lønn. I tillegg til fastlønn mottar ledende ansatte tilleggsytelser. Nedenfor kommenteres de enkelte ytelser som benyttes;

Fastlønn

Fastlønnen skal være hoveddelen av lederlønnen. Flytoget skal ikke være lønnsledende, men ha konkurransedyktige lønninger. Den årlige lederlønsjusteringen pr. 1. april 2019 var 3,0 %, som er lavere enn resten av selskapets ansatte (3,28 %).

Årlige bonusavtaler

Selskapet har i mange år praktisert bonusordninger for ledere og ansatte som et virkemiddel for å nå forretningsmessige mål. De årlige bonusavtalene for ledende ansatte har en maksimal utbetaling tilsvarende tre måneders lønn inkl. feriepenger. Måltallene for bonus er basert på finansielle og operasjonelle kriterier.

Bonus betraktes ikke som en del av den faste kompensasjonen.

Selskapets bonusmodell skiller mellom en individuell ordning, som er begrenset kun til medlemmer av ledergruppen, og en kollektiv →

ordning for alle øvrige ansatte. Bonusmålene i den kollektive ordningen var i 2019: Antall passasjerer, resultat før skatt, kundetilfredshet og medarbeiderengasjement, mens målene i ledergruppens bonusmodell besto av overordnede finansielle mål for selskapet og individuelle mål som den enkelte avdelingsleder er ansvarlig for. Budsjett danner utgangspunkt for bonusmålene. Målene samt innslagspunktene for adm.dir. besluttet av styret årlig etter behandling i kompensasjonsutvalget. For 2019 utbetales 60 % av oppnåelig bonus i den kollektive ordningen, mens gjennomsnittet for den individuelle ordningen gir 67 % uttelling.

For 2020 vil bonusmålene i den kollektive ordningen være: Antall passasjerer, resultat før skatt og kundetilfredshet, mens målene i ledergruppens bonusmodell vil følge praksis for 2019.

Andre godtgjørelser

Ytterligere variable elementer for ledende ansatte inkluderer ordning med fast kjøregodtgjørelse, aviser, mobiltelefon og eventuell dekning av utgifter til bredbåndskommunikasjon i samsvar med etablerte retningslinjer for ansatte. Selskapet har ingen firmabilavtale da siste avtale ble avsluttet i 1. kvartal 2019.

Forsikring

Ledende ansatte har samme personalforsikringer som øvrige ansatte.

Pensjonsordninger

Pensjonsgrunnlaget (pensjonsgivende inntekt) er begrenset opp til 12G.

Selskapet gikk over til ny innskuddsbasert pensjonsordning 01.01.19. Det vises til note 11 i årsregnskapet.

Oppsigelsestid

Administrerende direktør har avtale om gjensidig oppsigelse i seks måneder, mens øvrige ledende ansatte har tre måneders oppsigelse.

Etterlønsordninger

Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet med administrerende direktør gjelder seks måneders etterlønn basert på grunnlønn dersom styret tar initiativ til opphør av ansettelsesforholdet. Etterlønn reduseres forholdsmessig med ny inntekt. Øvrige ledelse og ledende ansatte har ikke avtalefestet etterlønsordninger.

Tildeling av aksjer

Flytoget er i sin helhet eid av Nærings- og fiskeridepartementet. Aksjetildeling til ledende ansatte er således ikke aktuelt.

Lederlønspolitikken ført i 2019

Lederlønspolitikken, som har vært ført i 2019, er i henhold til «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» fastsatt av NFD fra 13. februar 2015. ●

Lønnskostnader (tall i 1 000)	2019	2018
Lønninger	212 154	211 854
Folketrygdavgift	36 921	34 074
Pensjonskostnader	-37 481	42 699
Andre ytelser, inkl styrehonorar	1 442	-582
Lønnskostnader	213 036	288 045
Gjennomsnittlig antall årsverk	288	297

Note 2 fortsetter Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte (tall i 1 000)

Godtgjørelse til ledende ansatte og styret

Ansatt	Tittel	Lønn inkl. feriepenger	Bonus utbetalt 2019	Pensjonskostnad	Annen godtgjørelse
Philipp Engedal	Administrerende direktør	2 388	525	479	217
Eva Sørby Bråten	Økonomidirektør	1 520	299	314	141
Thomas Berntsen	Direktør drift og teknisk	1 347	204	264	136
Nicolai Bryde	Kommersiell direktør	1 298	286	226	19
Toril Dyrkorn	IT og utviklingssjef	1 320	243	298	10
Åge Pedersen	Administrasjonssjef	1 321	267	330	34
Ida Fottland	Kommunikasjonssjef	866	169	141	22
Vigdis Torblaa	Plan- og personaldirektør	1 168	70	172	15
Sum		11 228	2 063	2 224	594

Adm direktørs lønnsøkning var i 2019 på 3,28 %

Styret

	2019	2018
Styregodtgjørelse	1 505	1 420
Herav godtgjørelse til styrets leder	330	322

Fakturert honorar revisor (ekskl. mva)

	2019	2018
Lovpålagt revisjon	245	250
Revisjonsnær rådgivning	179	78

Note 3 Kundefordringer (tall i 1 000)

Kundefordringer	2019	2018
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	350	350
Årets konstaterte tap	459	546
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	0	0
Årets tap på kundefordringer	459	546

Note 4 Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel (tall i 1 000)

	2019	2018
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel		
Driftsmidler	344 604	378 206
Kundefordringer	-350	-350
Pensjonsforpliktelser	-210 132	-309 777
Avsetninger	-1 800	-2 300
Likviditetsgevinst finansielle instrumenter	-44 426	0
Netto midlertidige forskjeller	87 896	65 779
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	87 896	65 779
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	19 337	14 471
Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	19 337	14 471
Herav pensjonsforpliktelse direkte mot EK	-191 537	-249 749
Herav utsatt skatt direkte mot EK	-42 138	-54 945
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt		
Resultat før skattekostnad	447 443	203 325
Permanente forskjeller	743	-12 879
Grunnlag for årets skattekostnad	448 186	190 447
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	32 989	80 822
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	481 175	271 269
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	481 175	271 269

Note 4 fortsetter Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel (tall i 1 000)

Fordeling av skattekostnaden		
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	105 858	62 392
For mye, for lite avsatt i fjor	715	0
Sum betalbar skatt	106 573	62 392
Endring i utsatt skatt/skattefordel	-7 940	-18 589
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	0	-3 155
Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)	98 633	40 647
Avstemming av årets skattekostnad		
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	447 443	203 325
Beregnet skatt 22 %	98 437	46 765
Skattekostnad i resultatregnskapet	98 633	40 647
Differanse	196	-6 117
Differansen består av følgende:		
22 % av permanente forskjeller	164	-2 962
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	0	-3 155
Andre forskjeller	32	0
Sum forklart differanse	196	-6 117
Betalbar skatt i balansen		
Betalbar skatt i skattekostnaden	105 858	62 392
Betalbar skatt i balansen	105 858	62 392

Note 5 Investeringsprosjekter under utførelse (tall i 1 000)

	2019	2018
Anskaffelseskost 01.01	519 751	466 624
Forskuddsbetaling nye flytog	74 969	27 798
Tilgang	44 144	47 166
Nedskrivning	0	0
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-22 630	-21 837
Anskaffelseskost 31.12	616 234	519 751

Note 6 Bankinnskudd (tall i 1 000)

	2019	2018
Bankinnskudd, kontanter o.l	295 126	114 495
Herav bundne skattetreksmidler 9,8 MNOK		

Note 7 Nærstående parter

Flytoget AS har definert Nærings- og fiskeridepartementet (eier), Samferdselsdepartementet, Mantena AS, Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet som nærstående parter.

Jernbanedirektoratet og Flytoget har en trafikkeringsavtale om tilbringertransport på strekningen mellom Oslo lufthavn og Asker. Selskapet har en sportilgangsavtale med Bane NOR som regulerer alle forhold knyttet til bruk og betaling av infrastruktur.

Flytoget har avtale med Bane NOR Energi om strømleveranser. All elektrisitet til togframføring og for strømforsyning til hele det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet anskaffes av Bane NOR Energi, som er forretningsenhet i Bane NOR.

Vedlikehold av flytogene, inklusiv tilgang til verkstedinfrastruktur, utføres av Mantena tildelt gjennom en offentlig anskaffet avtale. ●

Transaksjoner (tall i 1 000)	2019	2018
Inntekter		
Bane NOR	0	0
Jernbanedirektoratet	2 455	4 721
Kostnader		
Bane NOR	-37 520	116 495
Jernbanedirektoratet	0	116
Mantena	65 368	54 590

Note 8 Egenkapital (tall i 1 000)

	Aksjekapital	Overkursfond	Aktuariell gevinst og tap pensjonsmidler (etter skatt)	Øvrig annen egenkapital	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr. 31.12.2018	400 000	292 468	-194 804	223 219	28 415	720 883
Årets resultater				348 810	348 810	
Utbytte				-199 731	-199 731	
Årets aktuarielle gevinst og tap på pensjonsmidler etter skatt			45 406		45 406	
Pr. 31.12.2019	400 000	292 468	-149 398	372 298	222 900	915 368

Aksjekapital er på 400 000 000 kroner fordelt på 400 000 aksjer pålydende 1000 kroner. Alle aksjene eies av staten v/Nærings- og fiskeridepartementet.

Note 9 Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Selskapet har en ubenyttet kassekreditt på 25 MNOK pr 31.12.19.

Selskapet har en langsiktig trekkfasilitet på 550 MNOK som ble etablert i 2018. Pr. 31.12.19 var det ingen opptrekk på denne.

Følgende finansielle covenants gjelder for trekkfasiliteten:

- Låntakers netto rentebærende gjeld/EBITDA skal være <4
- Låntakers egenkapital skal være >25 %

Som følge av endringer i kontraktens betalingsplan, er terminenes forfallsdatoer endret i henhold til dette.

Det skal betales 42 MEUR på togkontrakten i perioden mars 2020 – juli 2020. Beløpene er sikret med EUR-terminer tilsvarende 346,9 MNOK. Pr. 31.12.19 er markedsverdien av sikringen -4,3 MNOK. ●

Valutaterminkontrakter

Selskapet bruker terminkontrakter på utenlandsk valuta for å sikre selskapets kontantstrømmer tilknyttet kjøp av nye flytog (avtale inngått i april 2015) (kontantstrømsikring). Regnskapsmessig klassifiseres terminkontraktene som sikringsinstrumenter. I tillegg benyttes selskapets eurokonto som sikringsinstrument.

Note 9 fortsetter Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Produkt	Markedsverdi	Val.	Kjøpt	Val.	Solgt	Handelsdato	Forfallsdato
Termin	-931 661	EUR	7 593 000	NOK	75 680 950	15.05.2019	02.03.2020
Termin	-309 794	EUR	2 531 000	NOK	25 270 263	15.05.2019	31.03.2020
Termin	-1 156 092	EUR	9 445 199	NOK	94 303 700	15.05.2019	31.03.2020
Termin	-464 692	EUR	3 796 500	NOK	37 905 394	15.05.2019	31.03.2020
Termin	-464 692	EUR	3 796 500	NOK	37 905 394	15.05.2019	31.03.2020
Termin	-464 692	EUR	3 796 500	NOK	37 905 394	15.05.2019	31.03.2020
Termin	-464 692	EUR	3 796 500	NOK	37 905 394	15.05.2019	31.03.2020
Sum	-4 256 314		34 755 199		346 876 491		

Note 10 Forbruksmateriell (tall i 1 000)

	2019	2018
Reservedeler	24 914	24 140

Flytoget er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon, og selskapet har slik pensjonsordning som oppfyller kravene etter denne loven.

Selskapet gikk 01.01.19 over til en ny innskuddspensjonsordning etter lov om innskuddspensjon og tidligere ytelsesbaserte pensjonsordning i Statens pensjonskasse (SPK) ble lukket ved overgangen iht. foretakspensjonsloven § 15-6. Arbeidstakere som per overgangstidspunkt var sykemeldte eller arbeidsuføre, blir ikke tatt opp i ny avtale før de er fullt arbeidsdyktige tilsvarende heltidsstilling.

Nedenfor følger en beskrivelse av de ulike pensjonsordningene i Flytoget per 31.12.19.

Ytelsespensjon i SPK

Selv om ordningen ble lukket 01.01.19 forplikter Flytoget å dekke de oppsatte rettighetene som er opptjent i ordningen frem til dette tidspunktet. Pensjonsordningen gir derfor rett til definerte fremtidige ytelser, som i hovedsak bestemmes av antall opptjeningsår, regulert lønnsnivå ved utmeldelse (lønn ved oppnådd pensjonsalder for gjenværende medlemmer) og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten. Premiefastsettelsen skjer etter aktuarielle prinsipper. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. Gjenværende medlemmer i SPK var 11 ansatte pr. 31.12.19.

Utmeldingseffekt fra SPK samt innføring av driftsordning for ansatte født før 1964 vil regnskapsmessig synliggjøres 01.01.19 med anslagsvis 55 MNOK (kostnadsreduksjon).

Innskuddsordning i Storebrand

Innskuddspensjonsordningen omfatter alders-, uføre-, og barnpensjon. Selskapet betaler premien i sin helhet. Det årlige innskuddet utgjør en sparesats på 5,5 % av lønn fra 0 G til 12 G og en tilleggssparing på 9,5 % av lønn fra 7,1 G til 12 G. Grunnlaget for beregningen

er grunnlønn herunder faste skift- og funksjonstillegg samt variable lønnstillegg (unntatt overtidstillegg). Premiebetalingene kostnadsføres løpende.

Ytelsesordning finansiert over drift

Kompensasjonsordning ved overgang til innskuddspensjon

I tillegg til innskuddspensjonsordning tilbys ansatte født tidligere enn 01.01.64 en egen tidligpensjonsordning lik ordningen i SPK på tidspunkt for overgang. Ansatte som beregningsmessig kommer dårligere ut ved 67 år i ny ordning sett opp mot gammel ordning kompenseres for dette fra 01.01.19. Alle ansatte, som ikke står igjen i SPK pga. uførehet eller sykemelding, meldes inn i Fellesordningen for AFP.

AFP

Flytoget AS har avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte. Som nevnt over er det egne ordninger for de som er født tidligere enn 01.01.64.

Loss of license

Avsetning for fremtidige ytelser til ansatte inkluderer forpliktelse vedrørende risikodekning for engangsutbetaling ved «Loss of license». Flytogførere har avtalefestet rett til engangsutbetaling av inntil tolv ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilling til å føre tog grunnet medisinske forhold. Årlig kostnad og beregnet forpliktelse er aktuarberegnet basert på gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid for flytogførere. Ordningen er regnskapsført sammen med og etter samme regnskapsprinsipper som gjelder for selskapets pensjonsforpliktelser, herunder estimatavvik. Øvrige beregningstekniske forutsetninger tilsvare dem som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble utbetalt ett tilfelle av «Loss of licence» til flytogførere i 2019. ●

Pensjonskostnad (tall i 1 000)	2019	2018
Kostnad knyttet til inneværende periodes		
Pensjonsopptjening (current service and administration costs)	7 689	34 894
Rente på forpliktelse	12 854	13 978
Avkortning/oppgjør	-43 944	0
Effekt av årets planendring	-18 906	0
Brutto pensjonskostnad	-42 307	48 872
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-7 174	-8 016
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	-49 482	40 856
Periodisert arbeidsgiveravgift	0	5 397
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift (ytelse)	-49 482	46 253
Pensjonskostnad innskuddsordning	12 000	147
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift	-37 482	46 401

Note 11 fortsetter Pensjoner (tall i 1 000)

Pensjonskostnad (tall i 1 000)	2019	2018
Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:		
Bevegelser pensjonsforpliktelse (PBO)		
PBO ved periodens begynnelse	604 657	590 824
Avkortning/oppgjør	-101 149	0
Årets pensjonsopptjening, Service Cost	6 905	31 826
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	12 865	13 978
Aktuarielt tap/(gevinst)	-66 347	-21 403
Pensjonsutbetalinger	-9 902	-10 568
PBO ved periodens slutt	447 028	604 657
Bevegelser pensjonsmidler		
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	334 832	326 483
Avkortning/oppgjør	-39 051	0
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	7 174	8 016
Aktuarielt (tap)/gevinst	-8 134	-14 702
Administrasjonskostnader	-37	-650
Innbetaling	10 798	26 253
Pensjonsutbetalinger	-7 178	-10 568
Pensjonsmidler ved periodens slutt	298 404	334 832
Bevegelser pensjonsforpliktelser		
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	60 470	6 894
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforpliktelser	426 964	599 752
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-298 404	-334 832
Periodisert arbeidsgiveravgift	21 102	37 963
Netto pensjonsforpliktelser	210 132	309 777
Netto pensjonsforpliktelser pr. 1. januar	309 777	301 125
Avkortning/oppgjør	22 547	0
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-14 498	-29 954
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	-49 482	46 253
Endringer i estimatavik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	-58 213	-7 646
Netto pensjonsforpliktelser pr. 31. desember	210 132	309 777
Egenkapital belastninger		
Akkumulerte estimatavik 1/1	249 749	257 395
Årets endring	-58 213	-7 646
Akkumulerte estimatavik 31/12	191 537	249 749

Note 11 fortsetter Pensjoner (tall i 1 000)

Pensjonskostnad (tall i 1 000)	2019	2018
Økonomiske forutsetninger		
Diskonteringsrente	2,30 %	2,60 %
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,75 %
Forventet G-regulering	2,00 %	2,50 %
Forventet pensjonsøkning	1,25 %	1,75 %
Forventet avkastning på fondsmidler	2,30 %	2,60 %
Arbeidsgiveravgift		
Uttakstilbøyelighet AFP togførere / togverter og kundeveiledere / øvrig*	87%/ 80% / 75%	87%/ 80% / 75%
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer / verter / over 50 år*	5% / 10% / 1%	5% / 10% / 1%

*For ytelsesordning i SPK har de oppsatte medlemmene forutsetning om turnover og AFP-uttakssannsynlighet på 0 % da dette reguleringsansvaret forplikter Flytoget uavhengig av disse forutsetningene

Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger:		
Brutto pensjonsforpliktelse	447 028	604 657
Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning	35 %	-2 %
Pensjonsmidler	298 404	334 832
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	-12 %	2 %

Sensitivitetsanalyse

Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten / lønnsvekst / pensjons - og G-regulering økes / reduseres med 0,5 % øker / reduseres periodens netto pensjonskostnad for 2019 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.19 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):

	2019	
Netto pensjonsforpliktelse: økning/(reduksjon)	-0,5 %	0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	53 519	-45 720
Endring i lønnsvekst	-1 571	1 649
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-24 281	26 519
Netto pensjonskostnad	-0,5 %	0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	156	-142
Endring i lønnsvekst	-67	70
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-85	91

Note 12 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler (tall i 1 000)

	IT, maskiner, innredning	Togmateriell	Påkostning, leide lokaler m.m	Fortrinnsrett tilbringer- transport	Sum 2019	Sum 2018
Anskaffelseskost 01.01	231 564	1 757 044	17 827	412 404	2 418 839	2 454 235
Tilgang kjøpte driftsmidler	3 161	19 465	0	0	22 626	21 837
Avgang	0	-56 174	0	0	-56 174	-57 233
Nedskrivning	0	0			0	0
Anskaffelseskost 31.12	234 725	1 720 335	17 827	412 404	2 385 291	2 418 839
Akk.avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01	148 483	1 239 762	12 297	271 757	1 672 299	1 590 362
Akkumulerte avskrivninger 31.12	184 838	1 250 739	14 623	287 242	1 737 442	1 672 299
Akkumulerte avskr. avgang	0	-56 174	0	0	-56 174	-57 233
Akkumulerte avskr. nedgang	0	0			0	0
Balanseført verdi pr. 31.12	49 887	469 596	3 204	125 162	647 849	746 540
Årets avskrivninger	35 468	67 154	2 326	15 484	120 432	139 170
Økonomisk levetid	3-8 år	3-30 år	3-10 år	15 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Note 13 Leieforhold (tall i 1 000)

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler	Gjenstående varighet leieforhold pr. 31.12.19	Kostnad 2019	Kostnad 2018
Lokaler Drammen stasjon	2 år	268	231
Lokaler Lodalen	8-9 år	1 256	1 157
Lokaler Biskop Gunnerus' gt. 14	8 år	7 482	7 273

Note 14 Annen driftskostnad (tall i 1 000)

	2019	2018
Drifts- og vedlikeholdskostnader	216 202	192 124
Kjøreveisavgift	-70 112	99 058
Salg og markedsføring	42 786	34 781
Administrasjonskostnader	36 881	33 475
Driftskostnader totalt	225 757	359 438

Beløpene er ekskl. merverdiavgift

Note 15 Infrastrukturavgift (tall i 1000)

	2019	2018
Infrastrukturavgift	56 810	99 058
Kreditering av feilaktig pålagte avgifter 2017 - april 2019 inkl. renteelement	-132 100	
Netto infrastrukturavgift	-75 290	99 058

Beløpene er ekskl. merverdiavgift

Flytoget har en sportilgangsavtale med Bane NOR som regulerer alle forhold knyttet til bruk og betaling av infrastruktur.

Bane NOR har stevnet SD for å prøve lovligheten av vedtaket for domstolen.

Vedtak fra Statens jernbanetilsyn (SJT) i mai 2019 påla Bane NOR å tilbakebetale for mye betalte avgifter i perioden 2017 til april 2019. Beløp inklusiv renteelement ble innbetalt til Flytoget i november 2019 og fremkommer som fradrag på infrastrukturkostnader. 5 178 TNOK utgjør renteelement og fremkommer under finansposter.

Flytoget vurderer risiko for omgjøring av vedtaket som liten. ●

Erklæring fra styret og administrerende direktør

Styret og administrerende direktør bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av Flytogets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Styret og administrerende direktør bekrefter også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet samt stillingen og usikkerhetsfaktorer selskapet står overfor. ●

Styret i Flytoget AS
Oslo, 12. mars 2020

Rolf Gunnar Roverud
Styreleder

Marianne Ødegaard Ribe
Nestleder

Aslak Sverdrup
Styremedlem

Per Stene
Styremedlem

Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem

Stein Bemer
Styremedlem

Camilla Skibsrud Ljøgodt Eide
Styremedlem

Jon Erik Johansen
Styremedlem

Philipp Engedal
Administrerende direktør

Til generalforsamlingen i Flytoget AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Flytoget AS' årsregnskap som består av balanse per 31. desember 2019, resultatregnskap 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 regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

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.

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 regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig

for å kunne utarbeide et årsregnskap 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 så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

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.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:

<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

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 om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til resultatdisponering er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 12. mars 2020
PricewaterhouseCoopers AS



Marius Thorsrud
Statsautorisert revisor

Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget

Flytogets prinsipper for eierstyring og selskapsledelse skal legge et godt grunnlag for bærekraftig verdiskapning og gode resultater for eier og bidra til troverdighet og tillit blant kunder, medarbeidere, samarbeidspartnere, andre interessenter og i samfunnet for øvrig.

Flytoget følger «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» for å sikre en høy standard på dialog og samspill mellom eier, styret og ledelsen av virksomheten. Hvordan ansvar og myndighet utøves mellom disse partene, er beskrevet i Flytogets policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør. I likhet med virksomhetsstyringspolicyen, er temaet eierstyring og selskapsledelse gjenstand for vurdering, diskusjon og årlig godkjenning i styret.

Flytogets kjerneverdier er entusiasme, innovasjon, effektivitet og pålitelighet. Disse verdiene skal kjennetegne Flytogets kultur, og sammen med visjon og forretningsidé, ligge til grunn for overordnede mål og strategier og prioriteringer.

Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal prege bedriftskulturen, og underbygge tilliten til Flytoget både internt og eksternt. For å sikre en enhetlig, redelig og profesjonell opptreden, er det utarbeidet etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere. De etiske retningslinjene er godkjent av styret og er tilgjengelig på intranettsider, virksomhetsstyringssystemet, samt på flytoget.no.

Flytoget påvirker samfunnsutviklingen og ønsker å bidra til verdiskapning og god utnyttelse av fellesskapets sosiale og miljømessige ressurser i det området selskapet opererer i. Flytogets arbeid med bærekraft og samfunnsansvar er integrert i Flytogets styringssystemer og strategier.

Virksomhet

Flytogets samfunnsoppdrag er både å bidra til lønnsomhet for eier, Nærings- og fiskeridepartementet, og å sikre høy kollektivandel til Oslo lufthavn, og dermed bidra til å løse trafikkutfordringen og redusere påvirkning på miljø og klima. Flytoget ble etablert med mål om å sikre 50 prosent kollektivandel til Oslo lufthavn. Dette målet er for lengst oppnådd og er nå økt til 75 prosent kollektivandel innen 2030. Flytogets formålsparagraf er endret 25. november 2015 til: «Selskapets formål er å drive togtrafikk, samt investeringer, finansplasseringer og tjenesteyting i tilknytning til dette».

Flytoget driver virksomheten i tråd med formålsparagrafen. Selskapet utarbeider årlige mål og strategier for de ulike delene av virksomheten. Flytoget har en trafikkavtale med Samferdselsdepartementet om å frakte passasjerer til flyplassen på strekningen Asker – Oslo lufthavn. Avtalen har gyldighet ut januar 2028.

Selskapskapital og utbytte

Selskapets styreinstruks gir styret i Flytoget et ansvar for å sørge for at Flytogets egenkapital til enhver tid er på et forsvarlig nivå, og varsle generalforsamlingen om så ikke er tilfelle. Flytoget har gjennom flere år opparbeidet en sterk balanse, som gjør selskapet i stand til å møte fremtidige investeringer og produktforbedringer.

Styret har løpende dialog med eier om utbyttepolitikk i selskapet basert på inntjening og investeringsbehov.

Som statsaksjeselskap følges særreglene som blant annet innebærer at generalforsamlingen ikke er bundet av styrets forslag til utbytte. Videre fører Riksrevisjonen kontroll med forvaltningen av Statens eierinteresse i selskapet.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Flytoget er et 100 prosent statlig eiet selskap underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Retningslinjer for transaksjoner med nærstående parter er nedfelt i styreinstruksen og i etiske retningslinjer.

Fri omsettelighet

Etttersom Flytoget kun har én eier, er det ikke nedfelt i vedtektene at aksjene er fritt omsettelige.

Generalforsamling

Generalforsamlingen i Flytoget gjennomføres i henhold til aksjelovens kapittel 20. Det er næringsministeren som er selskapets generalforsamling.

Valgkomité

Styret velges av eier. Flytoget har ikke bedriftsforsamling. →

Styret, sammensetning og uavhengighet

Styret består av åtte representanter, fem aksjonærvalgte og tre ansatte-representanter. De aksjonærvalgte medlemmene utpekes av eier for en periode på to år, og de er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse. Eier utpeker leder. Styrets sammensetning skal sikre nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold.

Styrets arbeid

Norsk selskapslovgivning og anbefalinger fra NUES fastlegger at styrets oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Styret har ansvar for at Flytogets policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør, blir utarbeidet og godkjent.

Virksomhetsstyring

Styret behandler og godkjenner Flytogets forretningsplan og virksomhetspolicy årlig. Virksomhetsstyringen er i varetatt av «Flytoboka».

«Flytoboka» med policyer, prosedyrer og håndbøker ivaretar oppfølging av alle gjeldende interne og eksterne krav. Administrerende direktør er eier av «Flytoboka» og har det overordnede ansvaret for å følge opp etterlevelse, oppdatering og utvikling. Styret skal påse at policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør oppdateres årlig. Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert. Årsplanen omhandler styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av selskapet.

I tillegg skal «Flytoboka» gi en helhetlig beskrivelse av vedtatt virksomhetsstyring. Policy for virksomhetsstyring, etiske retningslinjer, prosedyre fullmakter og prosedyre virksomhetsstyring gir premiser for øvrige policyer og prosedyrer.

Risikostyring

Flytogets risikostyring skal bidra til å trygge selskapets verdiskaping og vekst. Det er et mål at risikovurderinger skal gi et helhetlig bilde av risiki knyttet både til endringer i eksterne rammer, samt til intern drift og utvikling av virksomheten.

Flytoget gjennomfører årlig en samlet risikovurdering av virksomheten. Denne tar for seg Flytogets totale risikobilde sett fra et forretningsmessig perspektiv. Hensikten er å kartlegge risikoer av strategisk, finansiell, operasjonell og omdømmemessig karakter. Flytoget følger systematisk opp avdekkede, overordnede risikoer.

Internkontroll

Det foreligger revisjonsprogrammer for revisjon av virksomhetsstyringen i selskapet. Disse gjennomføres enten som rene interne prosesser eller også med bistand av ekstern ekspertise.

Det er ulike krav til revisjonsfrekvens for alle aktuelle virksomhetsområder. Styret blir forelagt resultater av gjeldende revisjoner. Ledelsen gjennomgår alle sider ved virksomhetsstyringssystemet i den årlige «Ledelsens gjennomgåelse» og styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

Godtgjørelse til styret

Godtgjørelse til styret fastsettes av eier i generalforsamlingen. Styrets godtgjørelse er resultatavhengig, og det er ikke utstedt opsjoner til styremedlemmer. Årlig godtgjørelse til styret fremgår av noter til regnskapet.

Godtgjørelse til ledende ansatte og styret

Styret fastsetter årlig administrerende direktørs betingelser. Selskapets policy for kompensasjon til ledende medarbeidere er i henhold til retningslinjer fra Nærings- og fiskeridepartementet. Selskapet har et kompensasjonsutvalg bestående av to eiervalgte styremedlemmer og ett ansattvalgt styremedlem. Administrerende direktør er sekretær i kompensasjonsutvalget. Det vises til note 2, «Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte». →

Informasjon og kommunikasjon

Flytoget er opptatt av åpenhet om alle aspekter av selskapet som er av relevans for interessenter slik at alle kan vurdere selskapets virksomhet, måloppnåelse og risikoeksponering.

Selskapet legger fram fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport etter gjennomført generalforsamling i løpet av første halvår. Regnskapstall rapporteres kvartalsvis på flytoget.no.

Selskapsovertakelse

Staten ved Nærings- og fiskeridepartementet er eiere av Flytoget AS. På denne bakgrunn anses dette punktet i anbefalingen å ikke være relevant for selskapet.

Revisor

Flytoget har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra styret. Dette ble sist utført i 2019. Revisor utarbeider årlig en beretning som gir en uttalelse om revisjonen av årsregnskapet.

Revisor har årlig møte med styret uten at administrasjonen er til stede. Revisor deltar på selskapets generalforsamling.

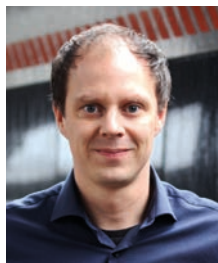
Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og fremgår av note 2 til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse. ●

Kapittel 1 – Ansvarlig drift

I Flytoget er vi opptatt av å ta valg og beslutninger som bygger opp under vår bærekraftige strategi. Vi benytter virkemidler som er knyttet opp mot FNs bærekraftsmål på en måte som gir oss muligheter for å registrere effektene disse har på selskapet og samfunnet ellers.

Mange av våre innovasjoner kan virke som små detaljer, men både alene og lagt sammen utgjør de en betydelig forskjell i kundeopplevelsen.

Kim Pernes
Digitalsjef



Ansvarlig drift

Flytoget ønsker å forebygge og begrense negativ påvirkning eller skade på mennesker, miljø og samfunn, som følge av driften, med utgangspunkt i Flytogets totale verdikjede.

For å avdekke, forstå og kartlegge negativ påvirkning gjennomføres det risikovurderinger på flere nivåer i Flytoget. Ledelsen i selskapet gjennomfører årlig forretningsmessige risikovurderinger som danner grunnlaget for sannsynlighets- og konsekvensreducerende tiltak. Når det gjelder trafiksikkerhet med utilsiktede hendelser og sikringsarbeidet som angår utilsiktede hendelser, er selskapet underlagt strenge myndighetskrav, som forvaltes av Statens jernbanetilsyn. Flytoget har prosedyrer som svarer ut alle krav.

Risikovurderingene i selskapet er en del av den totale aktsomhetsvurderingen, som er en kontinuerlig prosess. Aktsomhetsvurderinger i Flytoget innebærer flere prosesser for å kartlegge negativ påvirkning, forebygge og avbøte disse, overvåke gjennomføringen og resultater, og kommunisere om hvordan negativ påvirkning er håndtert med tanke på Flytogets egen virksomhet, leverandørkjeder og andre forretningsforbindelser.

Policy virksomhetsstyring

Policy virksomhetsstyring danner grunnlaget for Flytogets eierstyring og ledelse, samt selskapets totale aktivitet. En rekke lover og forskrifter stiller krav til Flytoget uten å kreve sertifisering etter utvalgte ISO-kravstandarder. Hovedprinsippene for ledelse og virksomhetsstyring er beskrevet i policy virksomhetsstyring.

Policy virksomhetsstyring oppdateres og godkjennes årlig av styret i selskapet. Her er det nedfelt en rekke krav og forventninger fra styret til ledelsen av selskapet, deriblant ansvarlighet.

Organisering og ansvar

Flytoget er eid av Nærings- og fiskeridepartementet, og Samferdselsdepartementet igjennom Jernbanedirektoratet er selskapets viktigste premissgiver. Gjennom konsesjonsavtalen med Jernbanedirektoratet skal Flytoget bidra til en høy kollektivandel til Oslo lufthavn.

Selskapet er organisert rundt tre sentrale pilarer (avdelinger):

- **Plan og personal.** Planlegging, HR-funksjonen og operativt personell.
- **Kommersiell.** Kunde- og markedsrettede aktiviteter.
- **Drift og teknisk.** Trafikkavvikling, samt drift og vedlikehold av togmateriellet.

I tillegg har Flytoget nødvendige støttefunksjoner som økonomi, lønn, kommunikasjon, IT og virksomhetsstyring.

Det er en utpreget sikkerhetskultur i Flytoget. Sikkerhet blir alltid prioritert foran punktlighet og service. Alle Flytogets medarbeidere har denne prioriteringen godt under huden og har den med seg i alle situasjoner. →

Globale og lokale utfordringer

Global oppvarming som følge av høye CO₂-utslipp er en stor utfordring som rammer oss alle. Flytogets bidrag i denne sammenheng er å tilby en attraktiv tjeneste som flytter reisende over fra bil til tog.

Urbaniseringen skaper muligheter og utfordringer. Det blir etter hvert en betydelig fortetting i Oslo, og flere skal forflyttes inn og ut av sentrum, valg av energikilde vil være av avgjørende betydning for lokal luftkvalitet og forurensing. Ved å benytte opprinnelsesgarantert strøm til togene, er Flytoget en betydelig bidragsyter til lavere utslipp. Flytoget er en del av løsningen gjennom å tilby sikre, pålitelige, punktlig, raske og komfortable tog. Med Flytoget er passasjerene gjennom flytoggarantien sikret å komme frem til sitt bestemmelsessted. For nærmiljøet er vi med på å redusere miljøpåvirkningen ettersom det primært er i segmentet for privatbiler nye kunder kommer fra. Foruten å representere en trygg og kort reisetid, tilbyr Flytoget den korteste reisetiden til Oslo lufthavn.

Bærekraftig utvikling

Flytoget er definert av Nærings- og fiskeridepartementet, som et selskap i kategori 1. Det betyr at statens mål med selskapet er høyest mulig avkastning over tid. En forutsetning fra departementet er at selskapet balanserer økonomiske, sosiale og miljømessige forhold på en måte som bidrar til langsiktig verdiskapning og slik at dagens behov ivaretas uten å ødelegge muligheten for at kommende generasjoner kan få dekket sine behov.

I kjernen av Flytogets virksomhet ligger et oppdrag som er å tilby det mest effektive og mest miljøvennlige transportalternativet til og fra Oslo lufthavn. Å løse dette oppdraget på en tilfredsstillende måte, er i seg selv bærekraftig. Flytoget ønsker å fortsette å være en betydelig bidragsyter til en høyere kollektivandel gjennom å engasjere seg i utviklingen av fremtidens jernbane, arbeid for klima- og miljøbevissthet og felleskapets innsats for å legge til rette for god utnyttelse av samfunnets ressurser.

Førende for Flytogets bærekraftsarbeid er bærekraftsmålene til FN, FNs Global Compact, ILO-konvensjonene og OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. Krav og føringer gjenfinnes spesielt i selskapets etiske retningslinjer for leverandører, interne etiske retningslinjer, retningslinjer for ansvarlighet og varslingsrutiner.

Bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Flytoget er opptatt av å ha en bærekraftig virksomhet og har knyttet selskapets bærekraftsmål opp mot FNs bærekraftsmål. Det er valgt ut åtte av disse hvor Flytoget kan påvirke utviklingen.

Flytoget bidrar til oppnåelse av FNs bærekraftsmål

Flytoget har sett hen til FNs bærekraftsmål ved utarbeidelsen av selskapets strategi. Det overordnede målet for Flytoget «Bærekraftig strategi», er basert på FNs bærekraftsmål nummer 11, «Bærekraftige byer og samfunn». Den stadig økende mobilitets- og urbaniseringstrenden er avhengig av trygge og miljøvennlige transportløsninger, og Flytoget vil fortsatt være en del av løsningen. →

Bærekraftig drift er en viktig strategi for Flytoget. Det viktigste vi gjør er å ha et attraktivt tilbud som igjen bidrar til høy kollektivandel til flyplassen.

Elisabeth Gjestland
Kommunikasjonsrådgiver



Det er spesielt bærekraftsmålene som går på gode og trygge arbeidsforhold, god helse, mindre ulikheter og miljøpåvirkning Flytoget setter spor. Flytoget bidrar til positive samfunnseffekter innenfor de nevnte områdene.

Gjennom å jobbe aktivt for likhet, mangfold, inkludering og motiverte medarbeidere, bidrar Flytoget til at bærekraftsmålene nås. I tillegg er det gode rutiner og prosedyrer som sikrer et godt kontrollregime når det gjelder arbeidet med anti-korrupsjon, da spesielt i anskaffelser. Et attraktivt togtilbud som er basert på kommersiell og lønnsom drift, gir muligheter for å oppnå bærekraftsmålene.

Flytoget er opptatt av å bidra til Paris-avtalens mål om begrenset global oppvarming. Det er utarbeidet interne retningslinjer for ansvarlighet som er førende for selskapet og selskapets medarbeidere i ulike beslutningsprosesser. Det mest nærliggende er å benytte opprinnelsesgarantert strøm, men også gjennom krav som stilles i anskaffelsesprosesser. I tillegg er det viktig for oss å innfri arbeidstaker- og menneskerettighetene i vår leverandørkjede, og i anskaffelsesprosesser pekes det til ILO-konvensjonene og OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. →



Figur 1. Flytoget har valgt ut åtte av FNs bærekraftsmål som de mest relevante. Flytoget bærekraftsmodell består av tre nivåer; Det overordnede bærekraftsmålet, virkemidlene som Flytoget rår over og hvilke samfunnseffekter disse vil ha.

I tabellen under er Flytogets bærekraftsmodell konkretisert og gitt ytterligere forklaring. Deretter følger Flytogets interessent- og vesentlighetsanalyse som resulterer i fire hovedområder med utdypende redegjørelse for hva disse betyr for selskapet. →

<p>Overordnet mål</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bærekraftige byer og samfunn. Flytoget har et bærekraftig oppdrag med et uttalt verdsett som gir føringer for visjon og retning, som er utgangspunktet for de strategiske målene som det jobbes mot. • FNs bærekraftsmål betyr for Flytoget <ul style="list-style-type: none"> • Effektiv og trygg transport • Redusert forurensing • Bærekraftig ressursbruk
<p>Samfunnseffekter</p>	<ul style="list-style-type: none"> • God helse som følge av høy kollektivandel; mindre støy og utslipp, samt trygghet som følge av mindre biltrafikk og dermed færre trafikkulykker. • Færre ulikheter gjennom gode ansettelsesrutiner og -praksis. • Minimalisert klimapåvirkning ved at flere velger tog fremfor bil, benytter opprinnelsesgarantert strøm og alltid gjennomføre bærekraftige anskaffelser. • Gode og trygge arbeidsforhold basert på forankrede rutiner med tydelige forventninger til leverandører og deres etiske plattform.
<p>Virkemidler</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anti-korrupsjon gjennom prosedyrer og rutiner som sikrer forutsigbarhet og kontroll, samt kontinuerlig påvirkningsarbeid. • Likheter, mangfold og inkludering. Flytoget er opptatt av å sikre mangfold gjennom en god balanse mellom kvinner og menn på alle nivåer, aldersmessig spredning, rekruttering av medarbeidere med ulik kulturell bakgrunn og ha et bevisst forhold til diskrimineringsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. • Attraktivt togtilbud. En kontinuerlig god leveranse over tid er avgjørende for publikums tillit og dermed vilje til å velge tog fremfor bil. Flytoget har et særdeles stort kundefokus og tilbyr en meget høy punktlighet, frekvens og kort reisetid. Kombinert med en god reisegaranti oppleves Flytoget som et produkt kundene setter stor pris på. • Kollektiv drivkraft og pådriver. Flytoget har gitt innspill til jernbanereformen og holdt seg løpende orientert om utviklingen. Gjennom kontakt med interessenter innen flere områder har Flytoget gjort forberedelser og tilpasninger for å være i en best mulig posisjon når muligheter har åpnet seg. • Motiverte medarbeidere. Motiverte og engasjerte medarbeidere er en forutsetning for Flytogets suksess. Systematisk arbeid og langsiktighet ligger til grunn. • Anskaffelsesrutiner som fremmer effektiv bruk av samfunnets ressurser. Dette sikres gjennom likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet i anskaffelsesprosesser. • Klimavennlig transportalternativ. I Flytoget jobber vi for å sikre at de reisende blir fraktet på en sikker, punktlig og ressurseffektiv måte, og i det daglige arbeidet har vi alltid fokus på å minimere vår klima- og miljøpåvirkning. • Kommersiell og lønnsom togdrift er forutsetninger for en langsiktig målstyring mot høy kollektivandel for selskapets interessenter. Et attraktivt alternativ bidrar til lønnsomhet for eiere, redusert påvirkning på miljø og klima, samt trygghet for medarbeidere. • Innovasjon er én av Flytogets kjerneverdier og skal bidra til bærekraftige løsninger, utvikling og vekst.

Det kan oppleves som et paradoks at Flytoget har som mål å frakte flest mulig til Oslo lufthavn for videre flyvninger. Så lenge fly er avhengig av fossilt drivstoff vil transportformen bidra med CO₂-utslipp. Et tiltak for å redusere miljøbelastningen er å reise mindre eller å velge mer miljøvennlige alternativer. Samtidig er velfungerende transportløsninger en forutsetning for bærekraftig vekst og i mange tilfeller er fly det mest miljøvennlige alternativet dersom en først må reise. Etablering av reelle alternativer til fly over lengre strekninger, krever ofte betydelige inngrep i naturen knyttet til store investeringer i infrastruktur og kan kun rettferdiggjøres for å dekke et omfattende reisevolum.

Selv om fly benytter fossilt drivstoff, har transportformen flere samfunnsmessige fordeler som lavt energiforbruk per setekilometer, ubetydelig krav til infrastruktur, samt er effektivt, pålitelig og sikkert. Fly bidrar også til økonomisk vekst og samfunnsutvikling, spesielt i et land som Norge med store geografiske avstander i kombinasjon med krevende topografi og relativt liten befolkning. En stadig økende etterspørsel etter mobilitet bidrar til utviklingen av morgendagens fly med stadig mindre CO₂-avtrykk.

Flytogets kunder har gjerne egen bil som alternativ preferanse. Ved å tilby et attraktivt tilbud vil flere velge tog fremfor privatbil. Effektene vil være globale i form av mindre CO₂-utslipp, men også lokalt med mindre svevestøv og utslipp av nitrogenoksider.

Dialog og åpenhet

I Flytoget jobber vi for å utvikle vår kommunikasjonsform slik at den til enhver tid møter informasjonsbehovet til våre mange interessenter. Det er viktig å forstå hvem våre nøkkelinteressenter er, deres krav og forventninger til Flytoget. Gjennom åpenhet og en god dialog sikrer vi de rette tilbakemeldingene, mulighet til å kontinuerlig forbedre oss, bygge tillit og et godt omdømme.

De viktigste interessentene for Flytoget er myndighetene som premissgiver og kundene som ser fordeler av å benytte Flytogets tjenester. Flytogets eier er Nærings- og fiskeridepartementet, premissgiver gjennom Jernbanedirektoratet er Samferdselsdepartementet og kontrollfunksjonen i jernbanen har Statens jernbanetilsyn ansvaret for.

Interessent- og vesentlighetsanalyser

Det er gjennomført vesentlighetsanalyser som er basert på forventninger fra selskapets interessenter, og som stiller stadig større krav til arbeid med bærekraft og klimarisiko. →

Vi er, som kundene, opptatt av at togene går når de skal. Punktlighet er en sterk driver for å velge Flytoget, og vi gir oss ikke før kunden kommer trygt frem.

Knut-Arild Lindqvist
Operativ leder



Det er en kontinuerlig dialog med eier, premissgivere og kontrollorganet for jernbanen gjennom møter og direkte kommunikasjon i konkrete saker. Med kunder gjennomføres dialogen i den operative hverdagen, med Flytogets kundeservice, samt gjennom kvartalsvise kundetilfredshetsmålinger. Medarbeiderne i selskapet kommuniserer på flere plattformer med administrasjon og ledelse. Et viktig styringsverktøy er den årlige medarbeiderundersøkelsen, som er anonym. Viktige signaler og personlige meninger fanges opp og det etableres årsplaner for å avstemme forventninger og dekke behov.

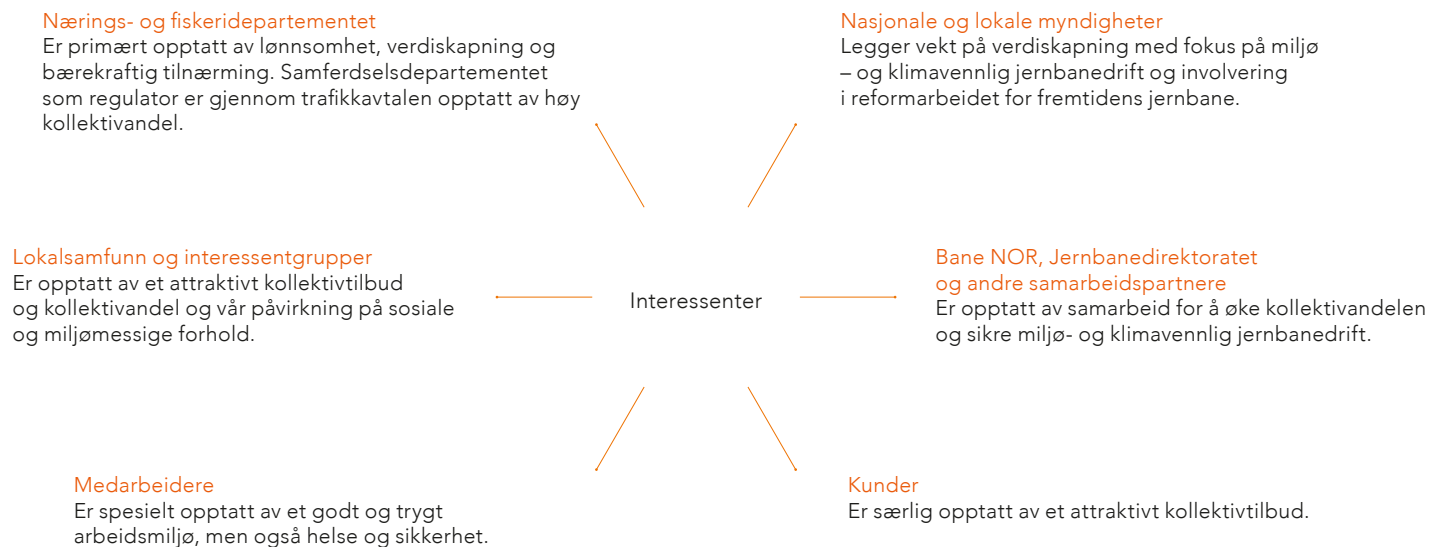
Andre kilder til informasjon er blant annet vurderinger av media og bransjerapporter.

Selskapets interesser og deres forventninger, er kartlagt i forbindelse med en vesentlighetsanalyse med hensyn til viktighet for interessentene og Flytogets påvirkningsmuligheter. →

Figur 2 Prioriteringsprosess



Figur 3 Flytogets interessentgrupper



Figur 2 Prioriteringsprosess fra interessentanalyse og vesentlighetsanalyse til prioriteringer.

Figur 3. Flytogets viktigste interessenter

Hos oss står kunden i alltid i sentrum. Er det noe vi kan gjøre for å skape en mer friksjonsfri reise, vil vi aldri nøle med å ordne det.

Rajwinder Kaur
Konseptansvarlig service



Våre prioriteringer

Det viktigste Flytoget gjør, er å legge forholdene best mulig til rette for de reisende slik at flere velger tog til og fra Oslo lufthavn, og ambisjonen for bærekraftsatsingen er å bidra til å nå en høy kollektivandel og lønnsom drift. Flytoget skal vise at kommersiell togtransport er mulig.

Med utgangspunkt i Flytogets strategi er det gjennomført en vesentlighetsanalyse og det er definert fire hovedområder, kalt bærebjelker, som er av høy viktighet for Flytogets interessenter, og som i tillegg er viktig for Flytogets måloppnåelse og evne til langsiktig verdiskapning.

Metodikken med å gjennomføre interessentanalyse, med påfølgende vesentlighetsanalyse og definisjon av bærebjelker, ble første gang gjennomført i 2014. I 2019 ble denne modellen revidert. Interessentkartet er uendret, men vesentlighetsanalysen har blitt noe endret. Det er nå mer fokus på hva Flytoget kan påvirke i stedet for tidligere viktigheten for selskapet. I tillegg er bærekraftselementene kategorisert i fire kategorier uten innbyrdes vektning. For lesbarhetens skyld er elementene som har lav viktighet for interessentene, og der Flytogets påvirkningskraft liten, utelatt i oversikten.

Flytoget skal fortsette å være en sentral aktør på sitt påvirkningsområde innenfor bærekraftig utvikling gjennom følgende fire bærebjelker:

- En bærekraftig forretningsmodell.
- Klima, helse, miljø og sikkerhet.
- Engasjerte medarbeidere.
- Etikk og ansvarlig leverandørkjede.

Bærebjelkene finnes igjen i vesentlighetsmatrisen som en tredje dimensjon, eller kategoriseringer. Bærekraftsrapporteringen som følger er inndelt etter de fire bærebjelkene, og vesentlighetsselementene er fordelt innenfor bærebjelkene. ●

Tabell 1 Kategorisering av vesentlighetsanalysen

Viktighet for interessentene	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaeffektiv togdrift • Informasjonssikkerhet • Økonomiske ringvirkninger 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikksikkerhet og beredskap • Antikorrupsjon • Medarbeidernes helse, miljø og sikkerhet • Ansvarlige og bærekraftige anskaffelser • Et attraktivt kollektivtilbud • Mangfold og likestilling blant medarbeiderne
		<ul style="list-style-type: none"> • Pådriver for kollektivtransport • Medarbeidernes trivsel og motivasjon
	Flytogets påvirkning	

Kapittel 2 – En bærekraftig forretningsmodell

Da Stortinget i 1992 valgte Gardermoen som stedet for ny hovedflyplass, ble det samtidig vedtatt at tog skulle være det viktigste transportmiddelet. Et nytt høyhastighetstog skulle være et konkurransedyktig, framtidsrettet og miljøvennlig transportalternativ. Stortinget forutsatte at utbygging og drift skulle være lønnsom.

Flytoget har en konsesjonsavtale med Samferdselsdepartementet som regulerer plikter og rettigheter. Et sentralt punkt i avtalen er at Flytoget skal bidra til høy kollektivandel til Oslo lufthavn. Nærings- og fiskeridepartementet er Flytogets eier og har mål om høyest mulig avkastning over tid.

Flytoget har som mål å være i samsvar med alle gjeldende myndighetskrav, tilstrebe god dialog og avklare forventninger med selskapets interessenter, samt ha lojalitet til inngåtte avtaler og forpliktelser.

Flytogets oppgave er å frakte passasjerer trygt, raskt og behagelig mellom Oslo lufthavn og stasjoner på Drammensbanen.

Et attraktivt kollektivtilbud

Det fremste bidraget til en bærekraftig utvikling er å befeste og forsterke Flytogets posisjon gjennom å være førstevalget til og fra Oslo lufthavn. Vi skal finne gode løsninger for våre kunder og bidra til at reisen oppleves som enkel både i forkant og etterkant av turen med Flytoget. Med sterkt kundefokus skal vi gjennom spennende partnerskap, innovasjon, forretnings- og teknologisk utvikling, tilrettelegge for friksjonsfrie reiseopplevelser.

Å sørge for at de reisende velger å reise kollektivt til og fra Oslo lufthavn fremfor å kjøre egen bil, er viktig for klimapolitikken. Det er nødvendig med en bevisst satsning både på vei og bane, og forholdene på selve flyplassen for busser og tog må optimaliseres, slik at kunden opplever kollektivtrafikken som det enkleste og mest effektive valget.

Våre tiltak

Flytoget har kontinuerlig et pågående innovasjonsprogram som går på å finne smarte løsninger for de reisende, og utvikle konsepter og teknologiske løsninger som skal gjøre reisen med Flytoget enda enklere. Det er spesielt innen billett- og betalingsløsninger kundene vil merke denne utviklingen. Målet er å flytte kundene over på effektive og sømløse løsninger.

Det er nedlagt betydelige ressurser i videreutviklingen av Flytogets betalingsapp i 2019. Forbedringene har nedført forbedringer i kundeopplevelsen, færre feil og enklere vedlikehold. Appen er klargjort for nye tjenester og betalingsmidler. Betaling med AliPay er tilgjengeliggjort.

Det er gjennomført et pilotprosjekt med messepass hvor messebesøkende kan benytte Flytoget over en viss tidsperiode.

Våre resultater

Selv under rådende rammebetingelser og tøffere konkurranse, har Flytoget også i 2019 oppnådd gode resultater. Flytogets kundetilfredshetsindeks (KTI) endte på 96 prosent. Kundene er fortsatt godt fornøyd med Flytoget.

Flytoget måler punktligheten for alle flytog som ankommer Oslo lufthavn. Flytogets punktlighetsmål er på 97 prosent, dvs. at minimum 97 prosent av alle tog skal ankomme Oslo lufthavn innenfor fire minutter etter tidspunktet i ruteplanen.

Punktligheten i 2019 endte på 94,3 prosent, og vi jobber kontinuerlig med å ligge over målet på 97 prosent. Det er spesielt feil på infrastruktur som har skapt de største utfordringene i 2019. På samme måte som punktlighet, måler Flytoget regularitet. Regulariteten viser antallet kjørte tog i henhold til ruteplan og måles ved ankomst og avgang Oslo lufthavn. Målsettingen for 2019 var på 99,5 prosent og endte på 99,1 prosent.

Flytoget hadde en markedsandel til Oslo lufthavn på 28,7 prosent i 2019, og var med det den største kollektivaktøren til hovedflyplassen, og en sentral bidragsyter til kollektivandelen som endte på 72 prosent ved utgangen av året. Videre ambisjon er å bidra til å nå det politiske målet om 75 prosent kollektivandel til og fra Oslo lufthavn.

Flytoget er for andre år på rad kåret til et av de mest bærekraftige selskapene i Nordens største merkevareundersøkelse Sustainable Brand Index. Det viser at miljøvennlig transport er en viktig del av det grønne skiftet.

Ellers har Flytoget gjort det godt i flere kundeundersøkelser som har gått i regi av eksempelvis KPMG, BI og Apeland. Flytoget vant Sølvfisken i oktober for reklamefilmen «Det går alltid». →

For at de reisende skal velge oss gjør vi alt for å skape høy kundetilfredshet. Det betyr at hver ansatt har frihet til å gjøre det som trengs for at alle som reiser med oss skal bli fornøyde.

Øyvind Brekke
Analysesjef



Videre arbeid

Det pågår prosjekter som skal gi kundene merverdi. Det er spesielt innenfor kontaktløs betaling og innføring av Vipps som betalingsform i Flytoget-appen som kommer først. En pilotinstallasjon av bag-tag-printer om bord i ett av togene er under planlegging og innsjekkingsautomater blir installert i Flytogterminalen på Oslo S. Det nedlegges betydelige ressurser i videre produktutvikling og tiltak som vil komme kundene til gode.

Flytoget vil fortsette med å jobbe for å utvikle innovative løsninger for de reisende fremover. Økt oppmerksomhet på utviklingen av en sømløs kundereise vil bli prioritert og i dette arbeidet vil videreføringen av Flytogets digitale kundereise, samt arbeidet med å inngå strategiske partnerskap, være sentral.

Flytoget har søkt Jernbanedirektoratet om å utløse opsjon på dagens trafikkavtale, som dersom den blir innvilget vil kunne sikre dagens flytogdrift frem til 2035. Dette vil være god samfunnsøkonomi. Flytogets nye tog vil bidra til å styrke regjeringens intensjon om å tilby en attraktiv og konkurransedyktig jernbane i Norge.

Flytoget vil fortsette med å levere et attraktivt kollektivtilbud uavhengig av endrede rammebetingelser. Et statlig eid togselskap som er et av Norges beste merkevarer med kundetilfredshet og punktlighet helt i øvre sjikt, er unikt.

Produksjonen av de åtte nye togsettene fortsetter i 2020, og innfasingen er planlagt i løpet av året. I tillegg jobbes det for å ytterligere oppnå den sjette togavgangen per time satt i drift fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret i løpet av de nærmeste årene.

Pådriver for kollektivtransport

For selskapets interessenter er det av stor betydning at Flytoget er en pådriver for økt kollektivtrafikk. Dette medfører å være en sentral samarbeidspartner og initiativtaker til utviklingen av en moderne og kundefokusert jernbanesektor. Flytoget skal være en drivkraft for utvikling av et kundefokusert og helhetlig kollektivtilbud. Vi skal samarbeide med aktører i og utenfor jernbanen med mål om et felles løft av kvaliteten i kollektivtilbudet.

Flytoget skal ha aktiv dialog med premissgivere som departementer og politikere for å dele kunnskap og fremme samfunnsnyttige ideer og løsninger. I denne dialogen skal Flytoget være en pådriver for økt kollektivandel, og jobbe for politisk støtte og vilje til å utvikle et fremtidig jernbanetilbud som møter kundenes behov og i tråd med samfunnets utvikling.

Flytoget mener at det ikke er god samfunnsøkonomi å subsidiere flypassasjerer gjennom lave billettpriser hos andre togselskaper. Ved å etablere en Gardermoen-pris vil de som skal til flyplassen velge Flytoget og verdifull kapasitet frigjøres på de øvrige togene. En slik ordning vil ha stor samfunnsøkonomisk verdi.

Det er uklart om Jernbanedirektoratet vil anbefale at Flytogets operasjon skal innlemmes i det øvrige togtilbudet i regionen. Flytoget mener at en slik sammenstilling vil få negative samfunnsøkonomiske konsekvenser ved at kollektivandelen synker. →

Med hyppige avganger og høy punktlighet tilbyr Flytoget et godt og bærekraftig reisevalg til og fra Oslo lufthavn. Dessuten er det den raskeste måten å reise til flyplassen, samtidig som det er det beste for miljøet.

Nicolai Bryde
Kommersiell direktør



Videre arbeid

Flytoget vil fortsette arbeidet med utvikling av rammevilkårene til fordel for et helhetlig kollektivtilbud og økt kollektivandel. Det er spesielt egen takstsone for Gardermoen som kan gi større samfunnsmessige gevinster for både flypassasjerer og jobbspennere til Oslo. Det skal ikke være nødvendig å subsidiere flypassasjerer med billige togbilletter.

Flytoget vil fortsette å informere om selskapets syn på dedikert tilbringertjeneste. Det er håp om å kunne overbevise beslutningstakere om at dagens tilbringertjeneste må bestå. Flytoget vil delta i kommende anbud uavhengig av hvilke beslutninger som fattes knyttet til fremtidig anbudsinnstilling.

Flytoget vil opprettholde og forbedre alle kvalitetene som gjør Flytoget til et attraktivt tilbud som samtidig skaper avkastning til staten.

Det er først når infrastrukturen svikter at togoperatørene kan vise servicenivå og leveranser som gir gode kundeopplevelser. Ved å opprettholde Flytogets attraktive og effektive avviksløsninger vil vi sikre at kundene fortsatt vil velge tog og være sikre på å komme frem til sitt reisemål.

Økonomiske ringvirkninger

I 2019 fraktet Flytoget 6,7 millioner passasjerer, som resulterte i et billettsalg på 987 MNOK. Av dette betaler Flytoget 63 MNOK i skatt og 200 MNOK i utbytte til selskapets eier Nærings- og fiskeridepartementet. Flytogets ansatte betalte til sammen rundt 70 MNOK i personlige skatter på arbeidsinntekt.

Med 334 medarbeidere og mange underleverandører, spiller Flytoget en viktig samfunnsrolle. Våre aktiviteter har ringvirkninger langt ut over selve togdriften.

Skattepolicy

Flytoget skal ha en etisk, legal og forretningsmessig tilnærming til skatteområdet med utgangspunkt i at skatt betales der økonomisk verdi skapes. I områder hvor regelverket er uklart, skal selskapet vise åpenhet og forsiktighet. Selskapets skattepolicy er styrets ansvar. ●

2019 har vært et ekstraordinært godt år for Flytoget. Det gir et betydelig bidrag tilbake til fellesskapet

Eva Sørby Bråten
Økonomidirektør



Kapittel 3 – Klima, helse, miljø og sikkerhet

I Flytoget jobber vi for å sikre at de reisende blir fraktet på en sikker, punktlig og ressurseffektiv måte, og i det daglige arbeidet er vi opptatt av å minimere vår klima- og miljøpåvirkning. Flytogets klima- og miljøstyring er en del Flytogets virksomhetsstyring.

Klimaeffektiv togdrift

Gjennom en kontinuerlig oppmerksomhet på reduksjon av selskapets CO₂-avtrykk, tilstrebes det å utvikle systemer og teknologi som minsker den eksterne påvirkningen. En miljøvennlig jernbane oppnås gjennom å skape gode kundetilbud som tiltrekker seg kunder som vanligvis ikke er brukere av tog.

Våre tiltak

Fremføring av tog utgjør det meste av energiforbruket i Flytoget. Ellers er det lys og oppvarming av lokaler som forbruker strøm.

Det er kontinuerlig oppmerksomhet rundt flytogførernes kjørestil. Gjennom opplæringen på Norsk jernbaneskole og innsats fra selskapets instruktører, er det mulig å holde tilbakematingsandelen av strømmen på et nivå rundt 18 prosent. Tilbakemating er et begrep for strømmen som føres tilbake til strømleverandøren gjennom bremsing med togenes motorer – lik en elektrisk bil.

Flytogvertenes innsats for å holde avgangstider er også sentralt for å spare strøm. Tidtabellen kan da holdes uten at man må kjøre med maksimal hastighet. Foruten energibesparelser vil en god kjørestil medføre mindre vedlikehold og sjeldnere utbytting av slitedeler som eksempelvis bremsklosser og -skiver. Passasjerene om bord vil oppleve en mer behagelig tur når fører kjører energiøkonomisk.

Bane NOR er eier av infrastrukturen og garanterer at all elektrisitet som benyttes til fremføring av flytogene har opprinnelsesgaranti. Ordningen garanterer at strøm til drift av flytogene blir produsert fra norsk fornybar kraft.

Flytoget har avsluttet alle firmabilavtaler fra 2020, og det gis tilskudd til personalbilletter for å få ansatte til å benytte kollektive transportmidler.

Togene som er i Flytogets tjeneste, er over 20 år gamle. Et omfattende og grundig vedlikeholdsprogram medvirker til å opprettholde både sikkerhet og kvalitet. Det vurderes fortløpende behov og mulighet for levetidsforlengelse.

Miljøhensyn for nye flytog

I april 2015 signerte Flytoget avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett. Flytoget har stilt høye miljøkrav til leverandøren og togets miljøprestasjoner i hele togets livssyklus. CAF er miljøsertifisert med ISO 14001 (sertifisering av miljøstyringssystem) og arbeider kontinuerlig med miljøspørsmål og energiforbruk. De har et system for optimering av avfallshåndtering og minimering av utslipp og støy. I tillegg har CAF to egne vannkraftverk og solcellepaneler som delforsyner togfabrikken med strøm, og fabrikken benytter naturgass.

Etter at kontrakten med Flytoget ble inngått, har CAF etablert et forum for ansvarlige innkjøp og innført etiske retningslinjer for sine leverandører, samt lansert en intern anskaffelsespolicy. CAF rapporterer jevnlig på bærekraftindikatorer.

Det er utarbeidet en miljøtilpasset reisepolicy for prosjektet for å best mulig å ivareta et miljøhensyn ved økt reiseaktivitet.

Støy og luftkvalitet

Jernbanen overholder gjeldende krav til støy i forurensingsforskriften. Bane NOR kartlegger støyen hvert femte år for å sikre at grenseverdiene overholdes. Flytogene kjører store deler av strekningen i tunell mellom Drammen og Oslo lufthavn.

Flytoget bidrar ikke til støy til omgivelsene på tunnelstrekningene. I dagsone-ene på strekningen jobbes det for å sikre overholdelse av støykrav. Antallet støyklager fra naboer til jernbanen er en indikator på hvor plagsom støyen er. →

Kundeløftet vårt er selve essensen av hvorfor våre kunder skal velge oss. Uansett hva som skulle skje, får vi deg frem, for det går alltid.

Lotte Mathilde Queru
Markedssjef



Våre resultater

Flytoget har ikke registrert klager på støy fra flytogene i 2019.

Flytogets materiell kjører kun på opprinnelsesgarantert elektrisitet og gir dermed ingen utslipp av eksosavgasser som nitrogendioksid (NO₂) og partikler. Kontorlokalene leies av Entra og er forsynt med opprinnelsesgarantert strøm fra 2018. I 2019 forbrukte vi 54 GWt til togdrift. Nivået er stabilt og forutsigbart.

Togtrafikk gir utslipp av partikler fra strømvtagere og skinne- og hjulslitasje. Det er gjennomført helse- og risikovurderinger av utslipp i forbindelse med bremsing av tog og utslippene er dokumentert til å ligge under fastsatte grenseverdier.

Tabell 1 Klimaregnskap

Klimaregnskap	Tonn CO ₂ - ekvivalenter
Scope 1 (kjøretøy, firmabiler)	0,256
Scope 2 (energiforbruk kontorlokaler og tog)	0
Scope 3 (verksted, avfall, hotellovernattinger, flyreiser, stål, samt avviksbusser og -taxi)	321

Firmabilordningen er avvirket i 2019.

Det er primært avviksbusser som drar opp resultatet for scope 3. Selv om det er busser i euroklasse 6 som benyttes, er det et mål om å benytte fossilfrie alternativer innen få år. Det foreligger konkrete planer hos Flytogets samarbeidspartner om fornyelse av bussparken.

Videre arbeid

Det er et mål om å benytte opprinnelsesgarantert strøm i Mantenas lokaler i Lodalalen ifb. vedlikehold av togene.

Flytoget vurderer alltid klima- og miljøaspekter som en del av evalueringer og beslutninger i drift og anskaffelser. Flytoget vurderer alltid klima- og miljøaspekter som en del av evalueringer og beslutninger i drift og anskaffelser.

Dagens konsesjon utløper i 2028, og det er søkt om utvidet konsesjon til 2035. Utvidelsen er innenfor gjeldende EU-regler og norske myndigheter har mulighet for å innvilge denne forlengelsen. Flytoget ser denne konsesjonsforlengelsen som et særdeles godt miljøtiltak med tanke på god utnyttelse av eksisterende materiell. Videre er det god samfunnsøkonomi, ettersom staten vil kunne ta ut betydelig med midler fra driften gjennom utbytte, som kan benyttes til gode samfunnsformål.

Sikkerheten går alltid først. Hvis noe går på kompromiss med sikkerheten, da gjør vi det ikke. Enkelt og greit.

Anne Lena Nesse
Flytogvert



Sikkerhet og beredskap

I Flytoget har sikkerhet alltid høyest prioritet. Vi jobber kontinuerlig for å sikre menneskelige og materielle verdier. I Flytoget jobber vi også for god informasjonsikkerhet for kunder, medarbeidere og leverandører.

Trafikksikkerhet

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi, med en ambisjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Trafikksikkerheten er et kontinuerlig fokusområde i hele organisasjonen. Sikkerhetsarbeidet består av kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varige forbedringer. →

Alle i Flytoget har prioriteringsregelen sikkerhet, punktlighet, service under huden. Sikkerheten går alltid først, uansett.

Odd Lynnebakken
Trafikksikkerhetssjef



Informasjonssikkerhet

Flytogets informasjonssikkerhetspolicy handler om å verne verdier og informasjon, samt evnen til å løse prioriterte oppgaver. Vi skal

- Sikre konfidensialitet. Ingen skal ha tilgang til informasjon uten tjenstlig behov.
- Sørge for integritet. Informasjon og systemer skal være korrekt og pålitelig.
- Bidra til tilgjengelighet. Informasjon og systemer skal være tilgjengelig for autoriserte brukere ved behov.

Flytogets informasjonssikkerhets-policy er å sikre at alle gjeldende interne og eksterne krav til enhver tid er oppfylt.

Det er utnevnt et eget personvernombud i selskapet.

Flytoget har stor oppmerksomhet på aktiviteter som ivaretar selskapets informasjonssikkerhet. I tillegg til å etablere og følge opp rutiner og prosesser for sikker håndtering av informasjon, nevnes spesielt arbeid for å oppnå etterlevelse av PCI-DSS (Payment Card Industry-Data Security standard). Flytoget benytter en driftsleverandør som er PCI-sertifisert.

Selskapet deltar i faglige fora som gjelder informasjonssikkerhet og foretar regelmessig gjennomgang av status innenfor dette området. Informasjonssikkerhet er også et definert tema på den årlige ledelsens gjennomgåelse.

Beredskap

I Flytoget jobbes det kontinuerlig med å etterleve relevante myndighetskrav, samt selskapets egne rutiner for trafikksikkerhet, sikring og beredskap. I 2019 ble det avholdt interne revisjoner av systemer og rutiner for å avdekke muligheter for forbedring. Alt operativt personell har gjennomført årlig trening innenfor trafikksikkerhet, sikring og beredskap. Beredskapsorganisasjonen er trent gjennom flere beredskapsøvelser i løpet av året.

Våre resultater

I løpet av 2019 har det kun vært små hendelser og avvik som ikke har hatt konsekvenser av betydning. →

Tabell 2 Våre resultater

Indikator	2017	2018	2019	Mål
Jernbaneulykke med alvorlig personskade eller død	0	0	0	0
Materiellskade med kostnad over 1,3 MNOK under togfremføring	0	0	0	0
Avdekkede hendelser knyttet til brudd på informasjonssikkerhet	0	0	0	0

Service handler også om en reise der det er behagelig å være passasjer, en app som er enkel å bruke og at man føler seg ivaretatt som kunde.

Håvard Vikesland
Flytogfører



Videre arbeid

Flytoget vil gjennomføre aktiviteter som opprettholder det høye nivået innen sikkerhet, sikring og beredskap. Dette vil inkludere forbedringsaktiviteter knyttet til kompetanse, sikkerhetskultur, beredskap, styringssystem, tilløpsrapportering, samt sikker håndtering av informasjon.

Forebyggende aktiviteter rettet mot menneskelig feilhandlinger og økt kompetanse innen sikker drift vil gå som en rød tråd gjennom årets oppfølging og trening av operativ personale. Ved granskning av alvorlige jernbanehendelser i Flytoget viser det seg at menneskelig feilhandling og manglende kompetanse er de vanligste direkte bakenforliggende årsak til hendelsene.

For å ivareta informasjonssikkerhet og fortsatt samsvar med relevante lover, forskrifter og rammebetingelser, vil selskapet sikre etterlevelse gjennom kontinuerlig oppdatering av styrende dokumenter og oppfølging av etterlevelse.

Medarbeidernes helse, miljø og sikkerhet

Flytoget er en IA-bedrift, og det er stor oppmerksomhet på forebygging av medarbeideres fysiske og psykiske helse gjennom systematisk HMS-arbeid. Flytoget har en egen sykefraværsoppfølgingsprosedyre som alle ledere følger. Her finnes lovmessige kravene, samt virkemidler som benyttes i oppfølgingsarbeidet.

Fraværet i Flytoget gikk noe opp fra 2018 og endte på 7,6 % i 2019. Langtidsfraværet har økt med 1,3 prosentpoeng siden 2018, og korttidsfraværet økte med 1,1 prosentpoeng.

Tabell 2 Våre resultater

Indikator	2017	2018	2019	Mål
Sykefravær i Flytoget	6,0 %	6,5 %	7,6 %	5,9 %
Korttidsfravær (<16 dager)	2,2 %	2,4 %	2,2 %	2,0 %
Langtidsfravær (>16 dager)	3,8 %	4,1 %	5,4 %	3,9 %

Videre arbeid

Det å redusere sykefraværet vil ha høy prioritet i 2020 og i tillegg til eksisterende sykefraværsoppfølgingsprosedyre vil det jobbes med å finne ytterligere tiltak for sykefraværsoppfølging. Tiltakene skal gjøres kjent i organisasjonen og gjennomføringen av tiltakene vil følges tett opp.

Det legges opp til et tettere samarbeid med bedriftshelsetjenesten i oppfølging av den enkelte medarbeider.

Det vil også bli søkt om økonomisk støtte gjennom bransjeprogrammet innen persontransport, der bedrifter kan søke om midler for å få ned sykefraværet gjennom ulike tiltak. ●

Kapittel 4 – Engasjerte medarbeidere

Motiverte og engasjerte medarbeidere er en forutsetning for Flytogets suksess om å levere en eksepsjonell god service. Vårt HR-arbeid skal bidra til at vi utvikler og beholder eksisterende medarbeidere og tiltrekker oss nye dyktige medarbeidere. Vi har en kultur som er preget av stolthet, lojalitet og engasjement. Det innebærer også at medarbeidere, mellomledere og tillitsvalgte engasjeres i strategiprosesser og øvrige relevante prosesser.

Våre tiltak

Det er stor respons når Flytoget utlyser nye stillinger som flytogverter. Det er derfor avgjørende å ha gode utvelgelsesprosesser for å finne de mest aktuelle kandidatene. Det er tatt i bruk videointervjuer og det oppleves betydelige ressursgevinster med denne teknologien. Opplæringsprogrammet for nyansatte er under kontinuerlig forbedring og er helt sentralt for å løfte alle til et høyt nivå når det gjelder sikkerhet og service.

Opplæringen av nyansatte flytogverter strekker seg over seks uker og omfatter trafikkikkerhet, nødprosedyrer, brann og beredskap, førstehjelp, tekniske systemer, stasjons- og strekningskunnskap, administrative rutiner, samt kultur og service.

Det gjennomføres medarbeidersamtaler med alle medarbeidere hvert år. Gjennomføringsgrad og opplevd utbytte av samtalen måles i en årlig medarbeiderundersøkelse. Denne undersøkelsen måler medarbeidernes arbeidsglede og lojalitet, og gir oss en indikasjon på medarbeiderengasjementet i Flytoget.

Den årlige medarbeiderundersøkelsen er et viktig styringsverktøy for ledelsen. Undersøkelsen er anonym og gir muligheter for den enkelte til å gi uttrykk for sine meninger. Resultatene er førende for tiltakene som iverksettes.

Alle flytogførere og flytogverter har gjennomgått omfattende opplæring rettet mot de nye togene som er ventet satt i drift i 2020. Det er særdeles oppmerksomhet på sikkerhet, samt å bli kjent med togets tekniske systemer.

Våre resultater

Medarbeiderundersøkelsen i 2019 avdekket et medarbeiderengasjement på 73, mot målet på 78. Dette er samme nivå som året før. Ledelsen er ikke fornøyd med denne utviklingen.

Videre arbeid

Planene for 2020 når det gjelder medarbeiderengasjement er å avdekke hva som ligger bak opplevd arbeidsglede og lojalitet. Blant annet skal lederne være mer tilgjengelige for sine medarbeidere om bord på toget og det skal gjennomføres en todagers samling for flytogvertene som er kalt «Mitt flytog». Målet med samlingen er at den enkelte flytogvert skal føle eierskap til sin jobb og sitt flytog, samtidig som det skapes engasjement, samhold og godt arbeidsmiljø.

Tilbakemeldinger fra årets medarbeiderundersøkelse avdekket behov for mer informasjon. Det er allerede iverksatt en del tiltak for å bedre informasjonsflyten og disse vil bli videreført i 2020. Ellers iverksettes det konkrete tiltak på utvalgte områder med lav poengsum.

Det legges opp til hyppigere medarbeiderundersøkelser for å kunne måle iverksatte tiltak på en bedre måte. →

Engasjerte medarbeidere trives bedre på jobb, yter bedre service og gjør at kundene blir enda mer fornøyde.

Merete Aass
HR-sjef



Mangfold og likestilling blant medarbeiderne

Flytoget er opptatt av å sikre mangfold gjennom en god balanse mellom kvinner og menn på alle nivåer, aldersmessig spredning, rekruttering av medarbeidere med ulik kulturell bakgrunn og ha et bevisst forhold til diskrimineringsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven, samt bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven. Gjennom årlig rapportering av kjønnsfordeling i ledelsens gjennomgåelse blir selskapets ledelse og styret gjort kjent med status og utvikling av kjønnsfordelingen i selskapet.

Flytoget støtter seg til den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) kjernekonvensjoner med tanke på å sikre medarbeidernes rettigheter. Det legges vekt på likebehandling i selskapet og alle medarbeidere har frihet til å organisere seg.

Flytoget har også en bevisst holdning til § 26 i likestillings- og diskrimineringsloven, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om utviklingsmuligheter. →



Vi synes det er viktig at våre medarbeidere selv avgjør om deres helsetilstand hindrer dem i å utføre sikkerhetstjeneste på toget.

Vigdis Troblaa
Plan- og personaldirektør



Våre tiltak

Flytoget er opptatt av å oppfylle føringene i regjeringens perspektivmelding innenfor klima og miljø, samt bidra til en mer effektiv drift av statens selskaper. Med det menes å benytte samfunnets midler på en god og bærekraftig måte, men også bidra til at eldre kan stå lenger i jobb. Et tiltak i så måte er at Flytoget har engasjert selskapet Gammel Nok for bistand under planlagte avvik i jernbanen. Gammel Nok er en sosial entreprenør som formidler kvalifisert personell over 50 år.

Flytoget arbeider planmessig med rekruttering og utvikling av medarbeiderne. Ved rekruttering sørges det for å fremme kjønnsbalanse, aldersmessig spredning og kulturelt mangfold. Flytoget har alltid vært opptatt av å ha et mangfold av medarbeidere, og anser dette som viktig for å ha et godt arbeidsmiljø og gode resultater. Kjønn, legning eller kulturell bakgrunn tillegges ingen vekt under lønnsfastsettelse.

Våre resultater

Ved utgangen av 2019 hadde Flytoget 288 årsverk fordelt på 334 medarbeidere, som innebærer en reduksjon på totalt to årsverk i forhold til 2018. Kjønnfordelingen av medarbeidere var 130 kvinner og 204 menn. Alle operative medarbeidere innenfor samme gruppe har lik lønn. For administrasjonen er fordelingen noe mer spredt ut ifra stillingstyper, ansvar og kompetanse.

Gjennomsnittsalderen i selskapet var 42,4 år og gjennomsnittsansieniteten var på 9 år og 6 måneder. 77 prosent av alle medarbeidere var fagorganiserte i 2018. Andelen kvinner i Flytoget er på 40 prosent og andelen av kvinnelige ledere ligger på 44 prosent. Det er totalt 20 nasjonaliteter representert i selskapet.

Tabell 1 Våre resultater

Indikator	2017	2018	2019
Årsverk	297	290	288
Ansatte	331	330	334
Menn	194	197	204
Kvinner	137	133	130
Andel kvinner [%]	41	40	39
Andel kvinnelige ledere [%]	44	44	44
Antall nasjonaliteter	22	20	20
Gjennomsnittsalder	43	42	42

Videre arbeid

I 2020 vil det fortsatt være høy oppmerksomhet og prioritet på organisasjonsprosesser som tar sikte på å sette selskapet i god stand til å møte konkurransen i norsk jernbane. Det vil legges vekt på å utvikle effektiviteten med målsetning om best mulig bruk av selskapets ressurser. På opplæringsiden vil det være særskilt søkelys på opplæring i forbindelse med nytt togmateriell. ●

Kapittel 5 – Etikk og ansvarlig leverandørkjede

Flytoget skal bidra til en bærekraftig utvikling ved å alltid etterleve gjeldende lovgivning, opptre med god forretningspraksis og motvirke korrupsjon i alle former. Vi skal velge produkter og leverandører som balanserer forretningshensyn og hensynet til samfunn og miljø. Virksomheten skal utøves på en måte som alltid sikrer forutsigbarhet, etterrettelighet og åpenhet. Flytoget har etiske retningslinjer for ansatte og leverandører.

Det har lenge eksistert prosedyrer for varsling av kritikkverdige forhold i selskapet. Det ble utnevnt et personvernombud i 2018 som har som oppgave å være intern varslingskanal, også skal sørge for at informasjonssikkerheten i selskapet ivaretas. I tillegg til å ha interne varslingskanaler har Flytoget samarbeid med en ekstern partner for varsling. Informasjon om varslingsrutiner er lett tilgjengelig på selskapets intranett.

Ansvarlige og bærekraftige anskaffelser

Flytoget gjennomfører regelmessige vurderinger av forretningspraksis og jobber kontinuerlig for å redusere risiko for uregelmessigheter, herunder lovbrudd og brudd på internt regelverk. Vi sikrer at våre medarbeidere har nødvendig bevissthet og kompetanse for å etterleve retningslinjer og rutiner. Vi medvirker også aktivt til at våre forretningsforbindelser og leverandører opptrer med god forretningspraksis og tar avstand fra korrupsjon.

Flytoget stiller strenge etiske krav til leverandørene gjennom kvalifikasjonskriterier i anskaffelsene. Alle leverandører må kjenne til og akseptere Flytogets etiske regelverk, som inneholder omfattende krav basert på ILO-konvensjoner som angår menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og miljø. Målet er å fremme gode arbeids- og miljøforhold i leverandørkjedene gjennom nært samarbeid og forventningsstyring. Brudd på Flytogets etiske retningslinjer gir rett til heving av kontrakt.

Flytogets anskaffelser skal være bærekraftige. Hensyn til miljø- og samfunnspåvirkning skal være inkludert i alle faser av anskaffelsesprosessen. Forholdet til leverandører er preget av åpenhet, ærlighet og troverdighet, og alle anskaffelser skal baseres på konkurranse og likebehandling. For å sikre at interessekonflikter unngås, skal habilitet alltid vurderes og dokumenteres.

Flytoget er underlagt lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrift. Det anskaffes i hovedsak varer og tjenester til vedlikehold og drift av togparken, samt informasjonsteknologi og tjenester til drift og utvikling. Selskapets leverandørbase er i antall fordelt med ca. 90 prosent norske selskaper, og ca. 10 prosent av selskaper i eurosone.

Våre tiltak

Flytoget har etablert tiltak for å sikre god internkontroll og gode rutiner for å forebygge korrupsjon og avdekke mislighold. Alle medarbeidere får opplæring i etiske retningslinjer som inneholder rutiner for intern varsling.

Det er etablert en ordning med en uavhengig ekstern varslingskanal som kan benyttes for eksterne og interne varsler når det gjelder kritikkverdige forhold. Informasjon om selskapets varslingskanaler er tilgjengelig i personvernerklæringen på Flytogets nettsider. Det er mulig å varsle anonymt.

Selskapets eksterne revisor gjennomfører hvert år en interimsrevisjon for å påse at det er god forvaltning og etterlevelse av etablerte systemer og rutiner.

Det er etablert gode rutiner og retningslinjer for alle anskaffelser, og disse evalueres og utvikles kontinuerlig. Internt finnes det stor bevissthet og kunnskap som sikrer at det gjennomføres gode og ansvarlige innkjøp.

Flytoget stiller krav til etisk og samfunnsansvarlig opptreden hos alle leverandører og underleverandører. →

Vi er opptatt av å vite at alle som jobber for Flytogets leverandører har gode og rettferdige arbeidsvilkår.

Åge Pedersen
Administrasjonssjef



Det utarbeides årlige revisjonsprogrammer og i 2019 ble det gjennomført en omfattende internrevisjon revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet i tillegg til et relevant utvalg av leverandører til vedlikehold av deler og komponenter til togene.

Det er stor oppmerksomhet rundt å opptre etisk og bærekraftig og det forventes at selskapets leverandører gjør det samme. Flytoget følger prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og International Labour Organizations (ILO) åtte kjernekonvensjoner. Leverandøroppfølgingen er gjennomført med verktøyet Factlines.

Det er foretatt aktsomhetsvurderinger etter føringer fra OECD. Videre prosess med tilpasning av interne prosedyrer følger OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv.

Våre resultater

Det ble ikke avdekket brudd på interne prosedyrer eller myndighetskrav i 2019. Det er heller ikke avdekket forhold hos leverandører som har gitt grunn til videre undersøkelser.

Videre arbeid

Det pågår et arbeid med å etablere retningslinjer for ansvarlighet. Dette er et resultat av forventninger fra eier Nærings- og fiskeridepartementet, som baseres på OECDs retningslinjer for ansvarlighet. De interne retningslinjene forventes ferdigstilt i først halvår av 2020. ●



Oppsamlingstabell

Vedlegg 1 Oppsamlingstabell

	2017	2018	2019
Antall passasjerer [millioner]	6,6	6,8	6,7
Omsetning [MNOK]	923	993	1002
Resultat før skatt [MNOK]	157	203	447
Årsresultat [MNOK]	119,5	162,7	348,8
Utbytte til eier [MNOK]	119,5	162,7	199,7
Skatt [MNOK]	62,4	51,4	63,1
Daglige avganger [antall]	218	218	218
Punktlighet [%]	95,7	93,8	94,3
Regularitet [%]	99,2	98,9	99,1
Kundetilfredshet [%]	97	97	96
Markedsandel [%]	29,3	29,4	28,7
Alvorlige personskader eller død [antall]	0	0	0
Større materielle skader [antall]	0	0	0
Ansatte [antall]	331	330	334
Årsverk [antall]	297	290	288
Kvinneandel [%]	41	40	39
Kvinnelige ledere [%]	44	44	44
Kvinner i styret [andel]	3/8	3/8	3/8
Gjennomsnittsalder [år]	43	42	42
Nasjonaliteter [antall]	22	20	20
CO2-ekvivalenter sfa. driften [tonn] ¹	292	411	321
Scope 1 (kjøretøy, firmabiler)	5,2	3,3	0,3
Scope 2 (energiforbruk kontorlokaler og togfremføring)	50	0	0
Scope 3 (verksted, avfall, hotellovernattinger, flyreiser, stål, samt avviksbusser og -taxi)	287	408	321
Medarbeidertilfredshet [forholdstall]		73	73
Sykefravær [%]	6,0	6,5	7,6
Korttidsfravær (<16 dager) [%]	2,2	2,4	2,2
Langtidsfravær (>16 dager) [%]	3,8	4,1	5,4
Energiforbruk togdrift [GWt]	54	55	54

¹ Beregnet etter Defra 2019. tCO2e: tonn karbondioksid-ekvivalenter. Enheten tilsvare den effekten ett tonn CO2 har på den globale oppvarmingen over 100 år.

Forkortelser og definisjoner

SJT	Statens jernbanetilsyn
OSL	Oslo lufthavn
BN	Bane NOR
JBD	Jernbanedirektoratet
SPK	Statens pensjonskasse
Punktlighet	Andel tog som ankommer OSL innenfor fire minutter etter tidspunktet i ruteplanen.
Regularitet	Antall kjørte tog i henhold til ruteplan og måles ved ankomst og avgang OSL
Kollektivandel	Andelen av flyreisende som velger kollektive transportmidler (ikke taxi) til OSL
Markedsandel	Andelen av det totale tilbringermarkedet til OSL for den enkelte tilbringeraktør
ILO	International Labour Organization
Hendelse	En hendelse som medfører sykefravær for medarbeidere eller legehjelp for passasjerer.
Alvorlig personskade	Sykehusinnleggelse i mer enn 24 timer
Større materiell skade	Kostnader høyere enn 1,3 MNOK

Klimaregnskap

I arbeidet med klimaregnskapet er faktorsettet fra Defra 2019 (UK Department for Environment, Food and Rural Affairs) benyttet. Det bemerkes at det finnes ulike faktorsett tilgjengelig, der noen er mer detaljerte enn andre. Tidligere års kalkyler er korrigert etter Defra 2019.

	2017	2018	2019	Mål
Scope 1	5 165	3 320	256	0
Scope 2	0	0	0	0
Scope 3	287 079	407 809	320 778	50 000
Summer	292 244	411 129	321 034	50 000

Tabell 2. Klimaregnskap tre siste år. Tallene er oppgitt i kgCO₂e

Den største bidragsyteren til scope 3 er innleie av busser ved avvik i togtrafikken. Taxi ved avvik og energiforbruk i vedlikeholdsverkstedet i Lodalen representerer til sammen 23 % av totalen.

Avvikene i togtrafikken er ytre betingelser som Flytoget ikke har spesielt stor påvirkningskraft på. Det er primært feil med infrastruktur som forårsaker avvik i togtrafikken. Ved avvik benyttes alternativ transport for å sikre at Flytogets passasjerer når sine planlagte destinasjoner. Det er sammen med Flytogets samarbeidspartner nedfelt et mål om fossilfrie busser innen få år.

Vedlikeholdslokalene i Lodalen skal i 2021 driftes med opprinnelsesgarantert strøm.

Det er et mål å redusere Flytogets totale CO₂-avtrykk betydelig og 50 tCO₂-ekvivalenter er et realistisk mål.

Metodikk

Vi rapporterer våre utslipp i henhold til GHG-protokollens² tre deler:

- Scope 1- direkte utslipp.
 - Firmabiler og annen bilbruk i jobbsammenheng.
- Scope 2- indirekte utslipp fra energibruk.
 - Energiforbruk tog og kontor.
- Scope 3- andre indirekte utslipp
 - Energi til verksted, avfall i togene, hotellovernattinger, flyreiser, stål, samt avviksbusser og taxi.

Vi rapporterer på våre utslipp i henhold til GHG-protokollens tilnærming for «operasjonell kontroll». Ved å måle og rapportere de utslippene vi har kontroll over, har vi samtidig mulighet til å sette oss mål for utslippsreduksjon og jobbe målrettet for å redusere utslippene der det bidrar mest.

I Scope 1 rapporterer vi alle våre direkte utslipp. I Scope 2 – indirekte utslipp fra elektrisitetsforbruk, rapporterer vi både med en «markedsbasert tilnærming», som tar hensyn til kjøp av opphavsgarantier for strøm, og med en «stedsbasert tilnærming», som baseres på utslipp fra den fysiske strømproduksjonen i et gitt område. Denne todeltede rapporteringen er i tråd med de nye retningslinjene fra GHG protokollen for Scope 2-rapportering. I Scope 3 rapporterer vi andre indirekte utslippskilder som vi anser som vesentlige både med tanke på relevans til vår virksomhet og med tanke på størrelse. Scope 3 inkluderer utslipp som vi har liten eller ingen kontroll over.

Estimering og utslippsfaktorer

Scope 1-utslipp er beregnet basert på den avstanden selskapets firmabiler har kjørt. I denne beregningen brukes utslippsfaktorer som er spesifikke for de ulike bilmodellene. Firmabilordningen ble avviklet i 2019.

Scope 2-utslipp er utslipp fra elektrisitetsforbruket til togene og kontoret i Oslo. Etersom energien kommer fra opprinnelsesgarantert Norsk strøm, settes utslippsbidraget til null.

Scope 3-utslipp er fra avfall fra togene, og er estimert basert på antall togsett i bruk per dag, og inkluderer ikke resirkulert papir eller glass. Utslippsfaktoren for avfall er hentet fra Naturvårdsverket (335 gCO₂e/kg avfall).

Både utslipp fra bruk av taxi og buss er antall kilometer kjørt og estimert basert på finansiell informasjon. For innleie av buss brukes en utslippsfaktor fra Statoil for diesel (2600gCO₂e/liter). Denne forutsetter et drivstofforbruk på 0,285 liter/km. Utslippsfaktoren som brukes for å estimere utslipp fra innleie av taxi er hentet fra Defra.

Tallene for flyreiser er basert på antall reiser og flydistanse per reise. Dette omdannes til utslipp ved hjelp av Defra utslippsfaktorer for korte og lange flyreiser (dette inkluderer friinntektsfaktorer knyttet til at flyet sirkler eller takser). Utslipp fra hotellopphold er basert på antall netter på hotell med utslippsfaktorer fra Defra. Betydelig materialbruk er relatert til utskifting av toghjul, årlig rundt 12 tonn stål. For å estimere utslippene fra dette er det benyttet en utslippsfaktor fra Defra for stål. ●

² Greenhouse Gas Protocol - et rammeverk for rapportering av klimagassutslipp

GRI Standards Indeks

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
GRI 101: Foundation 2016		
General Disclosures		
GRI 102: General Disclosures 2016	Organizational profile	
	102-1 Name of the organization	Forside, 1
	102-2 Activities, brands, products, and services	Styrets beretning, 14 - 19
	102-3 Location of headquarters	Styrets beretning, 14 - 19
	102-4 Location of operations	Styrets beretning, 14 - 19
	102-5 Ownership and legal form	Styrets beretning, 14 - 19
	102-6 Markets served	Styrets beretning, 14 - 19
	102-7 Scale of the organization	Styrets beretning, 14 - 19
	102-8 Information on employees and other workers	Styrets beretning, 14 - 19
	102-9 Supply chain	Ansvarlig drift, 59-55 Etikk og ansvarlig leverandørkjede, 69 - 71
	102-10 Significant changes to the organization and its supply chain	Ansvarlig drift, 59-55
	102-11 Precautionary Principle or approach	Ansvarlig drift, 59-55
	102-12 External initiatives	Ansvarlig drift, 59-55
	102-13 Membership of associations	Ansvarlig drift, 59-55
	Strategy	
	102-14 Statement from senior decision-maker	Fortid, 12 - 13
	Ethics and integrity	
	102-16 Values, principles, standards, and norms of behavior	Ansvarlig drift, 59-55
	Governance	
	102-18 Governance structure	Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget, 44 - 46 Ansvarlig drift, 59-55
	Stakeholder engagement	
	102-40 List of stakeholder groups	Ansvarlig drift, 59-55
	102-41 Collective bargaining agreements	Engasjerte medarbeidere, 65 - 68
	102-42 Identifying and selecting stakeholders	Ansvarlig drift, 59-55
	102-43 Approach to stakeholder engagement	Ansvarlig drift, 59-55
	102-44 Key topics and concerns raised	Ansvarlig drift, 59-55
	Reporting practice	
	102-45 Entities included in the consolidated financial statements	Styrets beretning, 14 - 19
	102-46 Defining report content and topic Boundaries	Ansvarlig drift, 59-55
	102-47 List of material topics	Ansvarlig drift, 59-55
	102-48 Restatements of information	Ansvarlig drift, 59-55
	102-49 Changes in reporting	Ansvarlig drift, 59-55
	102-50 Reporting period	1 januar 2019 - 31 desember 2019
	102-51 Date of most recent report	apr.19
102-52 Reporting cycle	Årlig	
102-53 Contact point for questions regarding the report	Bakside, 81	
102-54 Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	Styrets beretning, 16	
102-55 GRI content index	GRI Standards indeks, 76	
102-56 External assurance	Bærekraftsinformasjonen i årsrapporten er ikke verifisert	

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
Material Topics		
200 series (Economic topics)		
Economic Performance		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55
GRI 201: Economic Performance 2016	201-1 Direct economic value generated and distributed	Årsregnskap, 25 - 43
	201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55
Anti-corruption		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning, 14 - 19 Etikk og ansvarlig leverandørkjede, 69 - 71 Ansvarlig drift, 59-55
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning, 14 - 19 Etikk og ansvarlig leverandørkjede, 69 - 71 Ansvarlig drift, 59-55
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning, 14 - 19 Etikk og ansvarlig leverandørkjede, 69 - 71 Ansvarlig drift, 59-55
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	Etikk og ansvarlig leverandørkjede, 69 - 71
300 series (Environmental topics)		
Energy		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
	103-2 The management approach and its components	Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
	103-3 Evaluation of the management approach	Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
Emissions		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
	103-2 The management approach and its components	Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
	103-3 Evaluation of the management approach	Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64 Klimaregnskap, 75

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
400 series (Social topics)		
Occupational Health and Safety		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	403-3 Occupational health services	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	403-5 Worker training on occupational health and safety	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	403-6 Promotion of worker health	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	403-9 Work-related injuries	Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
Training and Education		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Engasjerte medarbeidere, 65 - 68
	103-2 The management approach and its components	Engasjerte medarbeidere, 65 - 68
	103-3 Evaluation of the management approach	Engasjerte medarbeidere, 65 - 68
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	Engasjerte medarbeidere, 65 - 68
Customer Health and Safety		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	Styrets beretning, 14 - 19 Ansvarlig drift, 59-55 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
Customer Privacy		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning, 14 - 19 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning, 14 - 19 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning, 14 - 19 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64
GRI 418: Customer Privacy 2016	418-1 Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	Styrets beretning, 14 - 19 Klima, helse, miljø og sikkerhet, 60 - 64

Alle foto
Øyvind Haug
Flytoget

Layout
CopyCat AS

Kontakt
Flytoget AS
Tlf +47 23 15 90 00
flytoget.no