



Norske
tog



Årsrapport 2020

Innhold

Innledning	3
Administrerende direktørs kommentar	16
Våre mål	20
Organisasjon	26
Bærekraft og samfunnsansvar	32
Årets artikler	44
Eierstyring og selskapsledelse	58
Styrets årsberetning	64
Regnskap	72
Revisors beretning	109

Norske togs flåte

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

Type 5

Underserier: A5-1

B5-3

B5-5

BC5-3

FR5-1



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

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

Type 69

Underserier: Type 69 GA

Type 69 D



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

Type 70



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




Type 74



 36  200 km/t  240* 📍 Regiontog Østlandet

Type 92



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

Type 93



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


Type 7


Underserier: A7-1

B7-4

B7-5



 59  160 km/t  A7 har 48 seter, B7 har 68 seter og BC7 har 36 seter **

 Dag/Nattog Bergensbanen og Sørlandsbanen

 A7 har komfortklasse, BC7 har familieavdeling og FR7 er restaurantvogn

Type 69 H



Type 69 CII

let og Arendalsbanen

 Serie B er to vognsett med færre seter

Type 72



Type 73

Underserier: Type 73A



 36  160 km/t  310*  Lokaltog Østlandet og Jærbanen

 20  210 km/t

Type 75



 79  200 km/t  295*  Lokaltog Østlandet og Gjøvikbanen

Di 4




 5  140 km/t

 Dag/nattog Nordlandsbanen

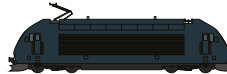
WLAB 2




 20  150 km/t  30

 Nattog alle hovedstrekninger

EI 18



 17  200 km/t

 Dag/nattog Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen



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

Type 73B



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

Milepæler 2020

31. januar

Norske tog kunngjør konkurranse for anskaffelsen av nye lokaltog til linje L2 Stabekk - Oslo - Ski.

12. mars

Store deler av Norge ble stengt ned som følge av koronapandemi og strenge smittevernstiltak. Dette fører til dramatisk nedgang i antall reisende med kollektivtransport.

25. mai

Norske tog leverer innspill til Jernbanedirektoratets arbeid med langtidsplan for anskaffelse og utfasing av tog, hvor Norske tog bl.a. foreslår å redusere antall togtyper til tre hovedtyper tog: Lokaltog, regiontog og fjerntog.

8. juni

Oppstart av Trafikkpakke 2 Nord, Oslo– Bodø, der SJ Norge er operatør.

30. juni

Jernbanedirektoratet utsetter konkurransen om Trafikkpakke 4 grunnet Covid-19. Oppstart av trafikkpakken forskyves ett år, til desember 2023.

September

Norske tog mottar tog nr. 40 av i alt 53 Flirt-togsett fra Stadler av type 74, som skal brukes som regiontog.

28. oktober

Norske tog arrangerer innspillmøte om anskaffelsen av fjerntog.

November

Det første bimodale toget ankommer Norge til testing, med planlagt overtagelse i mai 2021. Dette er 14 togsett av type T76 som kan operere på både strøm og diesel, og skal benyttes på Trønderbanen og strekningen Trondheim-Røros.

3. desember

Oppstart av Trafikkpakke 3 Vest, Oslo Bergen, der Vy Tog er operatør.

31. desember

Norske tog inngår intensjonsavtale om å overta seks togsett fra Flytoget til 181 millioner kroner.

Dette er Norske tog

Om selskapet

Norske tog anskaffer, eier og forvalter togmateriell. Selskapet inngår avtaler om utleie av togmateriell med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Dette gir lave etableringsbarrierer for togoperatører og bidrar til konkurranse om persontogtrafikken på like vilkår. Selskapet ble fisjonert ut fra Vygruppen AS i 2017. Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Statens eierskap

Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet og er et kategori 3-selskap. Statens begrunnelse for eierskapet i Norske tog er å ha en aktør som kan tilby togmateriell på konkurransenøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av togmateriell.

Særskilte rammer for selskapet

Kvaliteten og størrelsen på materiellparken til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Togoperatørene betaler Norske tog for leie av materiell i henhold til de betingelser som følger av Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene.

Finansielle nøkkeltall (MNOK)	2020	2019
Driftsresultat	299	392
Resultat før skatt	127	285
Årsresultat	99	222
Netto kontantstrøm**	-1 444	-638
Arbeidskapital	-70	1 232
Egenkapital	3 164	3 065
Egenkapitalandel	27,3 %	22,5 %
Avkastning på bokført egenkapital	3,2 %	7,8 %

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

**Den negative netto kontantstrømmen skyldes blant annet nedbetaling av gjeld

Jernbanereformen og Norske togs rolle

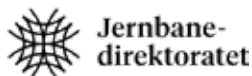


SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

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



Statens Havarikommisjon for
Transport



Jernbanedirektoratet
Koordinering, operativ styring og utvikling
av sektoren.



Statens jernbanetilsyn

BANE NOR

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



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



Entur AS
Reiseplan og
billettering.



Vygruppen AS
Persontog, gods
og buss.

Togselskaper, vedlikeholdsselskaper, entreprenører og leverandører

Konkurrerer om oppdrag.



SJ Norge AS
Persontog.



Go-Ahead
Nordic
Persontog.



Vygruppen AS
Persontog,
gods og buss.



NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

Nærings- og Fiskeridepartementet



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



Flytoget AS

■ Forvaltningsorganer

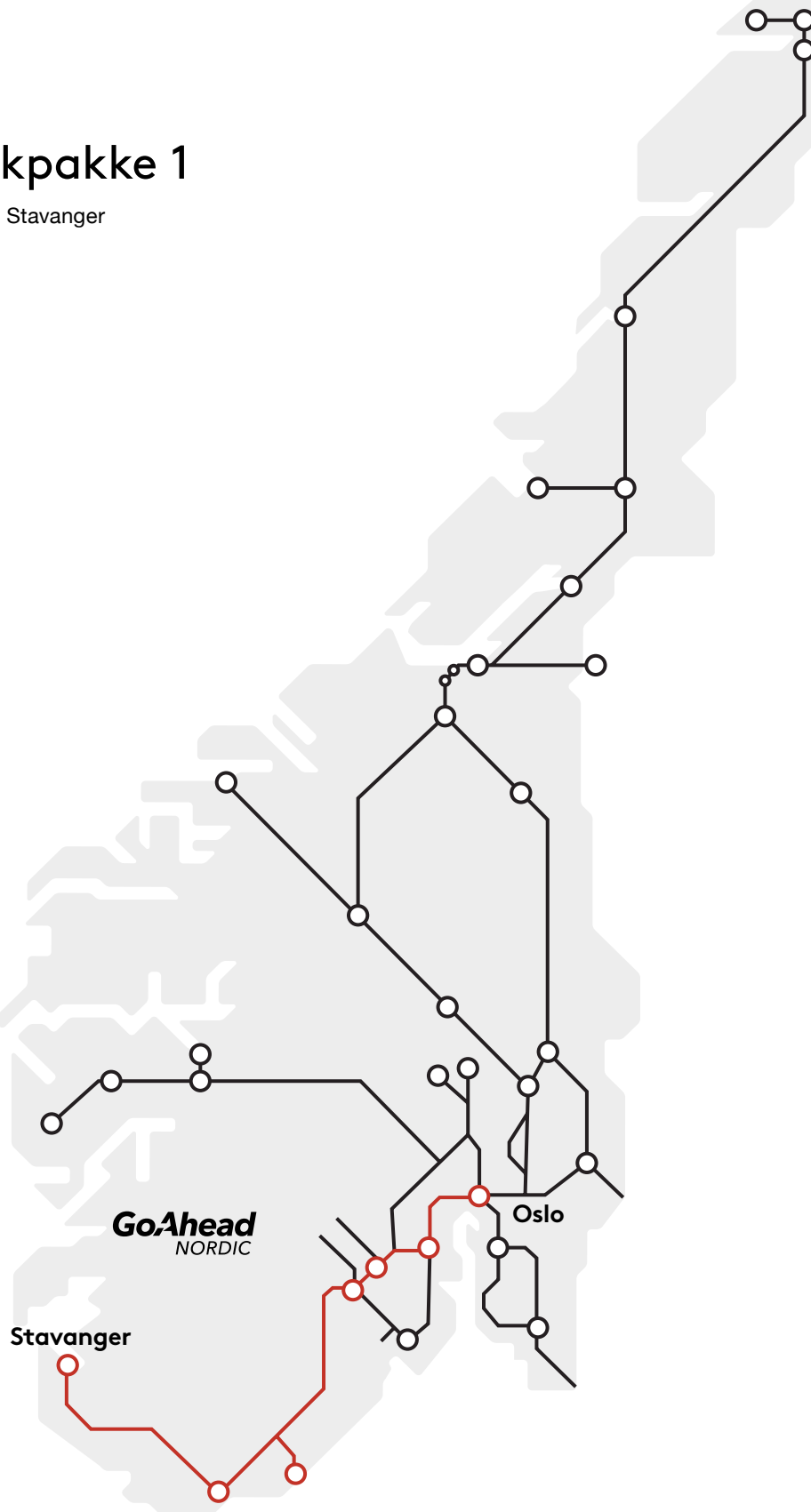
■ Statlig eide selvstendige
enheter

■ Privat sektor

*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

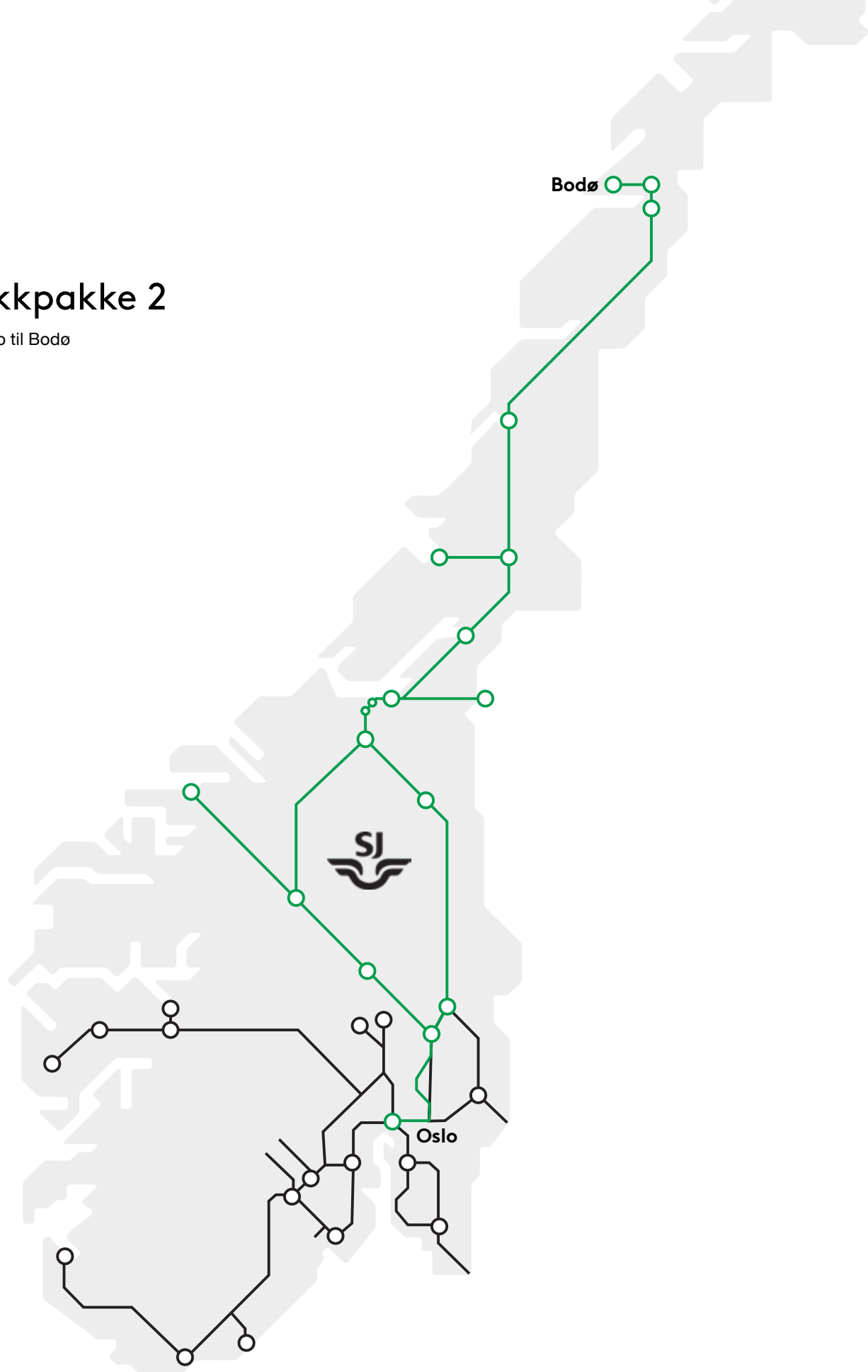
Trafikpakke 1

Sør – Oslo til Stavanger



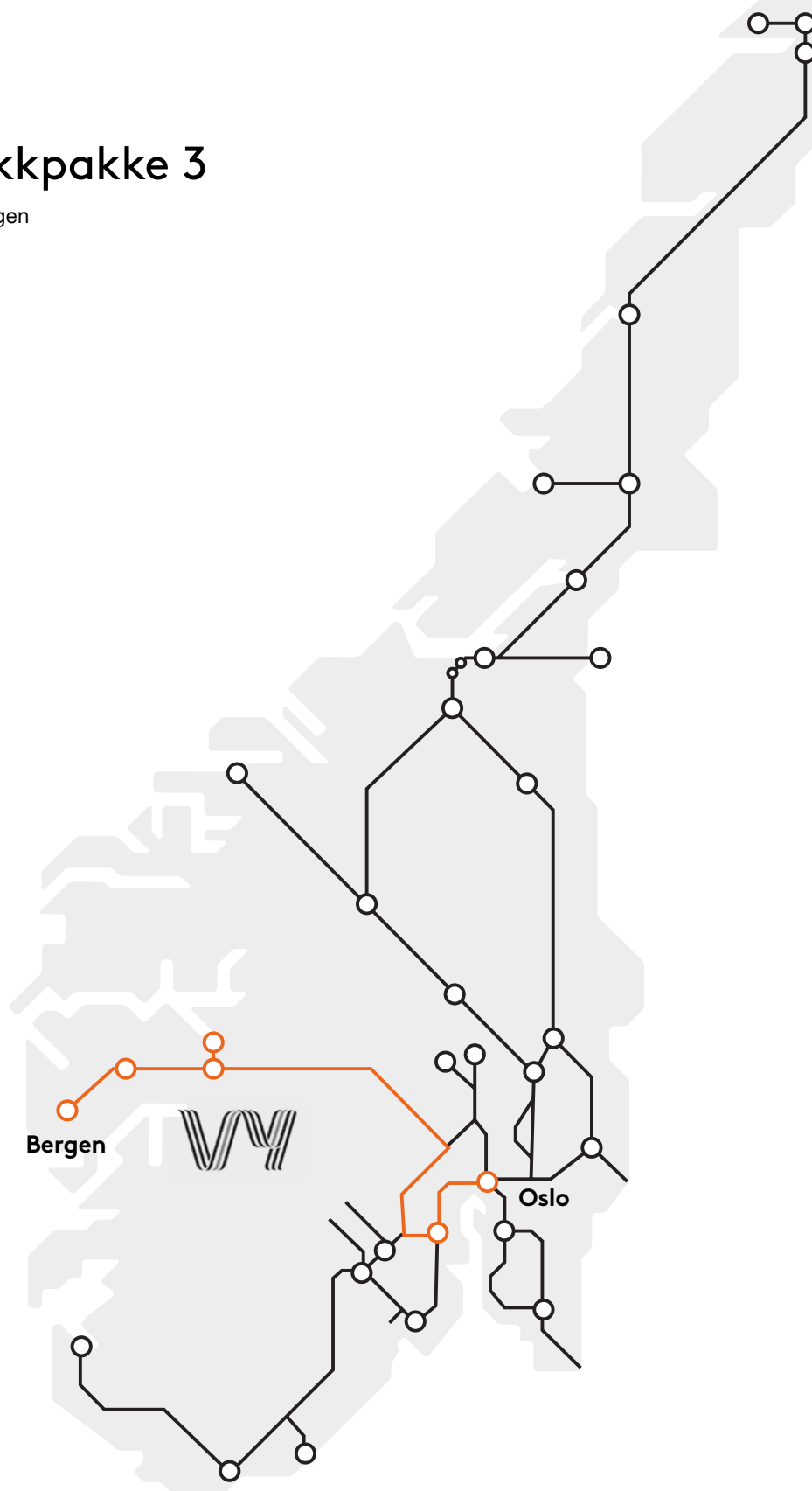
Trafikpakke 2

Nord – Oslo til Bodø



Trafikpakke 3

Oslo – Bergen

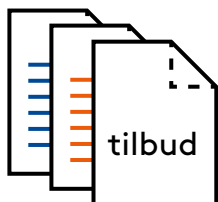


Trafikpakke 4

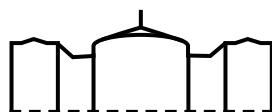
Halden – Gjøvik



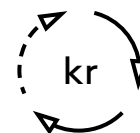
Forretningsmodell



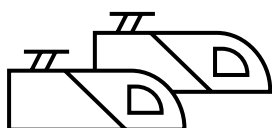
Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog



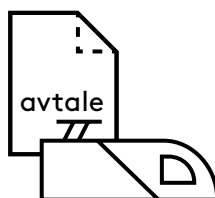
Det er opprettet en garantiordning der staten garanterer for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi, restverdigaranti



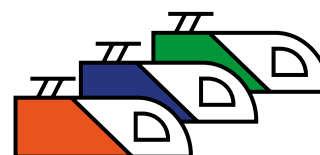
Norske tog finansierer sine kjøretøyanskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital



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



Jernbanedirektoratet kan pålegge togoperatørene å benytte Norske togs kjøretøy, og har valgt å gjøre dette for de avtalene som til nå er inngått (direktekjøpsavtaler med Vygruppen, samt trafikkpakke 1 Sør, trafikkpakke 2 Nord og trafikkpakke 3 Vest).



Norske tog får sine inntekter gjennom utleie av kjøretøy

Norske tog i tall

262

motorvognsett

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

22

lokomotiver

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

135

personvogntog

En Personvogn er et enkeltkjøretøy uten traksjon som kan frakte passasjerer i en fast eller variabel togsammensetning. Norske tog eier og forvalter de fleste persontog som kjøres på den norske jernbanen.*

17

typer kjøretøy inkludert underserier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy, i tråd med samfunnets behov for persontrafikk med tog. Det er et mål å redusere antall typer kjøretøy, for å få bedre innkjøpsbetingelser og redusere kostnader til drift og vedlikehold.

73-83

fornøyde passasjerer

Flertallet av norske togpassasjerer er fornøyd med togtypen de reiser med. De er mest fornøyde med de nye Flirt-togene og fjerntogene, og minst fornøyd med de togtypene som skal skiftes ut de nærmeste årene.

19,1 år

gjennomsnittsalder på dagens flåte

Målet er å anskaffe minimum ett kjøretøy per måned og fase ut de eldste og dårligste kjøretøyene først. På denne måten sikrer Norske tog en mer moderne kjøretøypark. Det er i 2020 faset inn 10 togsett og faset ut 2.

*Med unntak: Flåmsbana, Flytoget, noen sovevogner i trafikkpakke 3, kongevogner, noen tog fra Sverige til Norge, Museumstog.

39

ansatte

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

3,2 %

avkastning

For 2020 har Norske tog en avkastning på 3,2 %. Langsiktig mål fra eier er 5 % avkastning.

4

kunder

Vy gruppen, Vy Tog, SJ Norge og Go-Ahead

A+

rating

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

27,3 %

egenkapitalandel

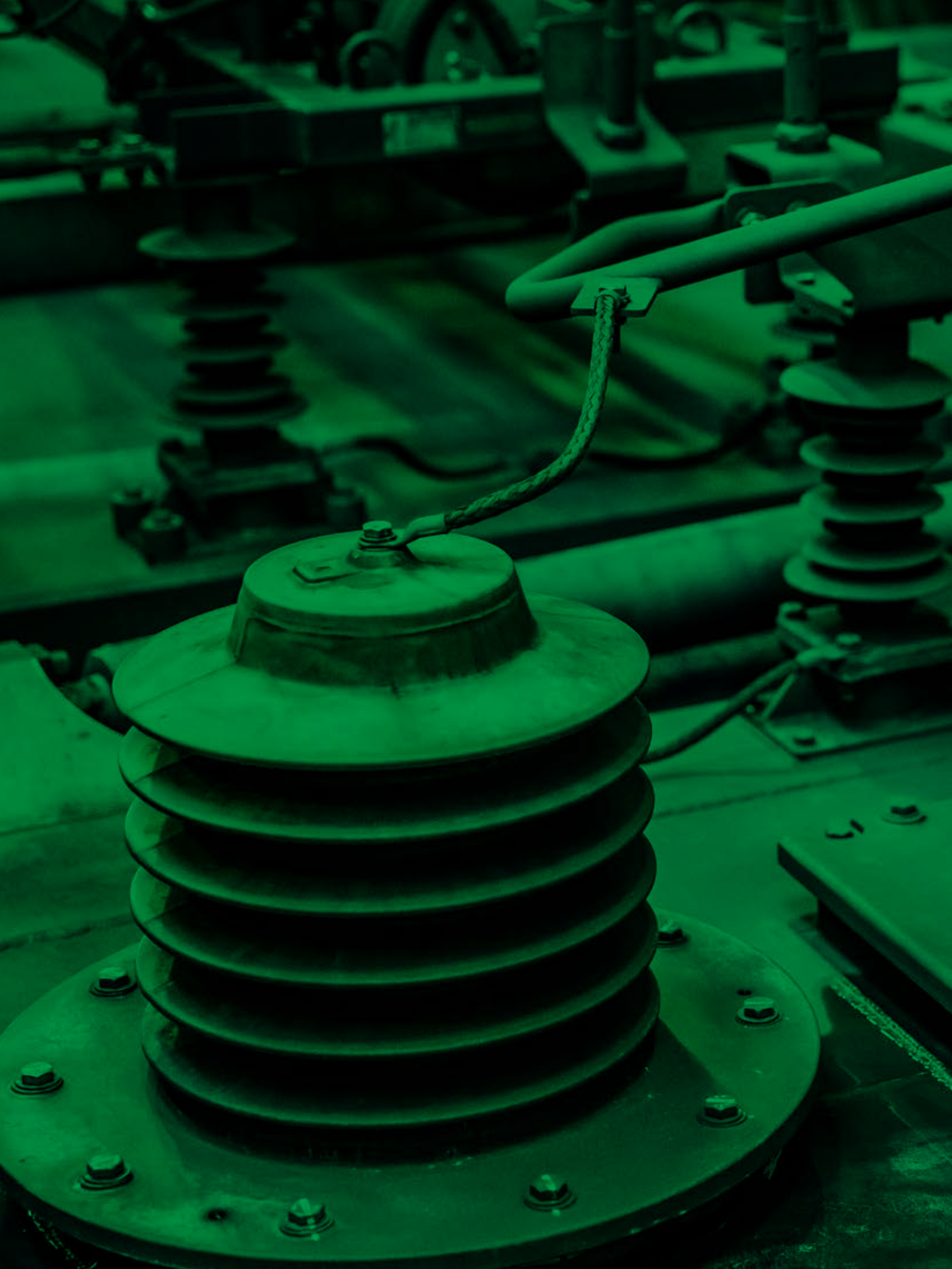
Selskapet har en egenkapitalandel per 31.12.2020 på 27,3 %.

Visjon

Norske tog skal bidra til en attraktiv persontogtrafikk i Norge og «Det grønne skiftet» ved å leie ut tilstrekkelig mange tidsriktige tog.









Administrerende
direktørs kommentar



Covid-19-pandemien satte sitt preg også på jernbanen i Norge i 2020 med en dramatisk reduksjon i antall reisende, noe som Norske togs kunder – togoperatørene – har fått merke. Norske togs egen aktivitet og leieinntekter har derimot i liten grad blitt påvirket.

Årsresultatet for Norske tog i 2020 er på 99 MNOK etter skatt, ned fra 222 MNOK i 2019, som gir en avkastning på bokført egenkapital på 3,2 % (7,8 %). Det langsiktige målet er 5 % avkastning på egenkapitalen.

Nedgangen i resultatet skyldes et høyere aktivitetsnivå og dermed høyere driftskostnader, at Norske tog har overtatt forsikring for kjøretøy som tidligere lå hos Vy, og verdiendring på lån.

Norske tog startet 2020 med to kunder, og avsluttet året med fire: Vy, Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy Tog. I juni hadde SJ Norge en vellykket oppstart på Trafikkkpakke 2, det vil si togtrafikk mellom Oslo og Bodø. I desember overtok VY Tog som operatør for togtrafikken Oslo-Bergen (Trafikkkpakke 3), også det en vellykket oppstart.

Regjeringen har mål om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030, og Norske tog har satt seg konkrete mål for å bidra til mer bærekraftige mobilitetsløsninger:

- Utslippsfri persontrafikk på jernbanen innen 2030
- Bidra til å øke transportkapasiteten gjennom Oslo-tunnelen
- Bedre nettdekning om bord i togene
- Tilby de reisende moderne og attraktivt togsett

For å nå disse målene, har Norske tog jobbet med en rekke tiltak i 2020:

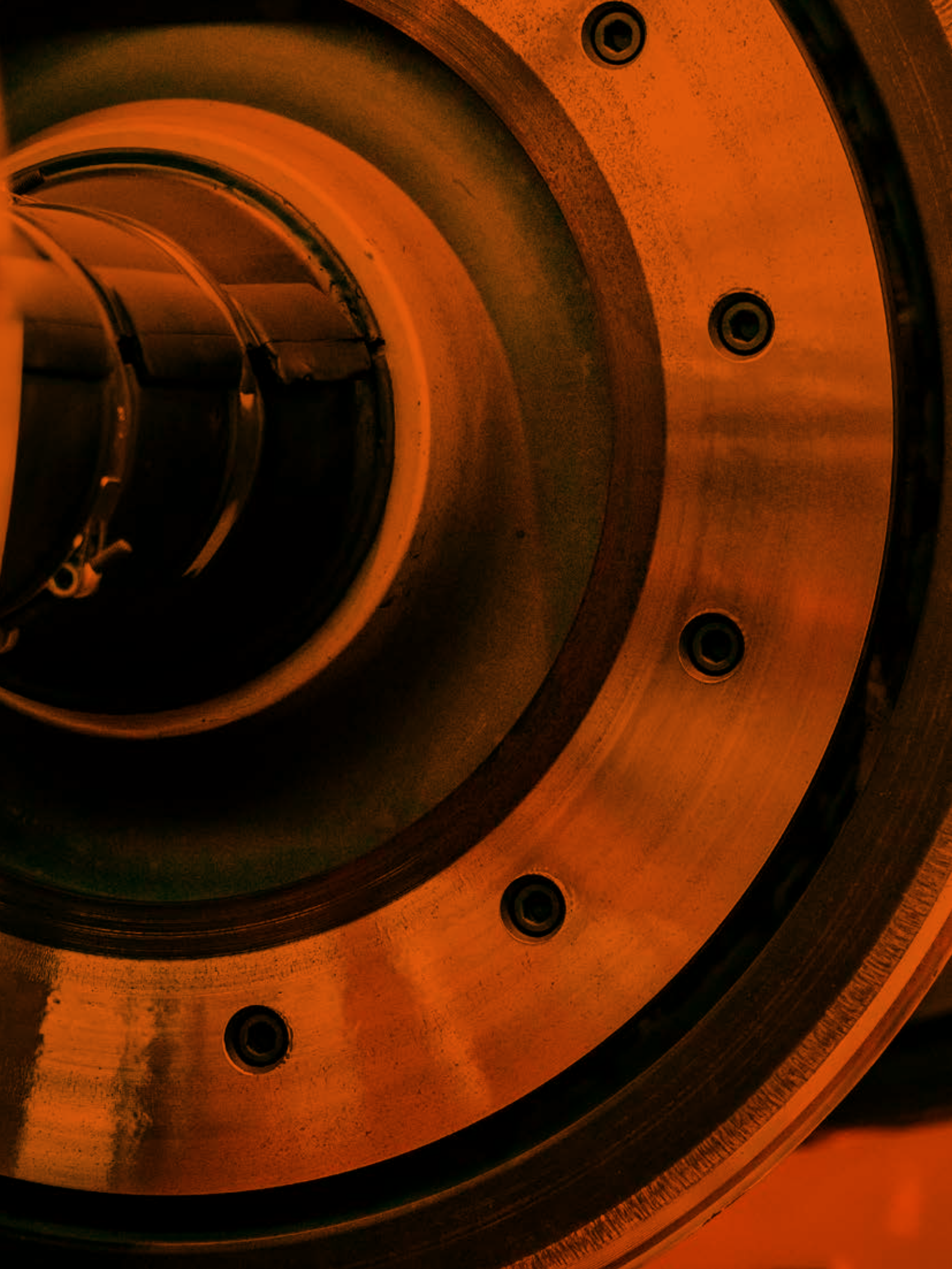
- Høsten 2020 ble det første av 14 bimodale togsett for Trønderbanen testkjørt. Togene kan drives av både strøm og diesel og er et viktig steg på veien mot utslippsfri persontrafikk.
- For å kunne øke transportkapasiteten gjennom Oslo-tunnelen er installering av det nye felles-europeiske signalsystemet ERTMS viktig. Norske tog sin del av prosjektet er installering av ERTMS-ombordutstyr. Det første togsettet fikk installert ombordutstyr høsten 2020.

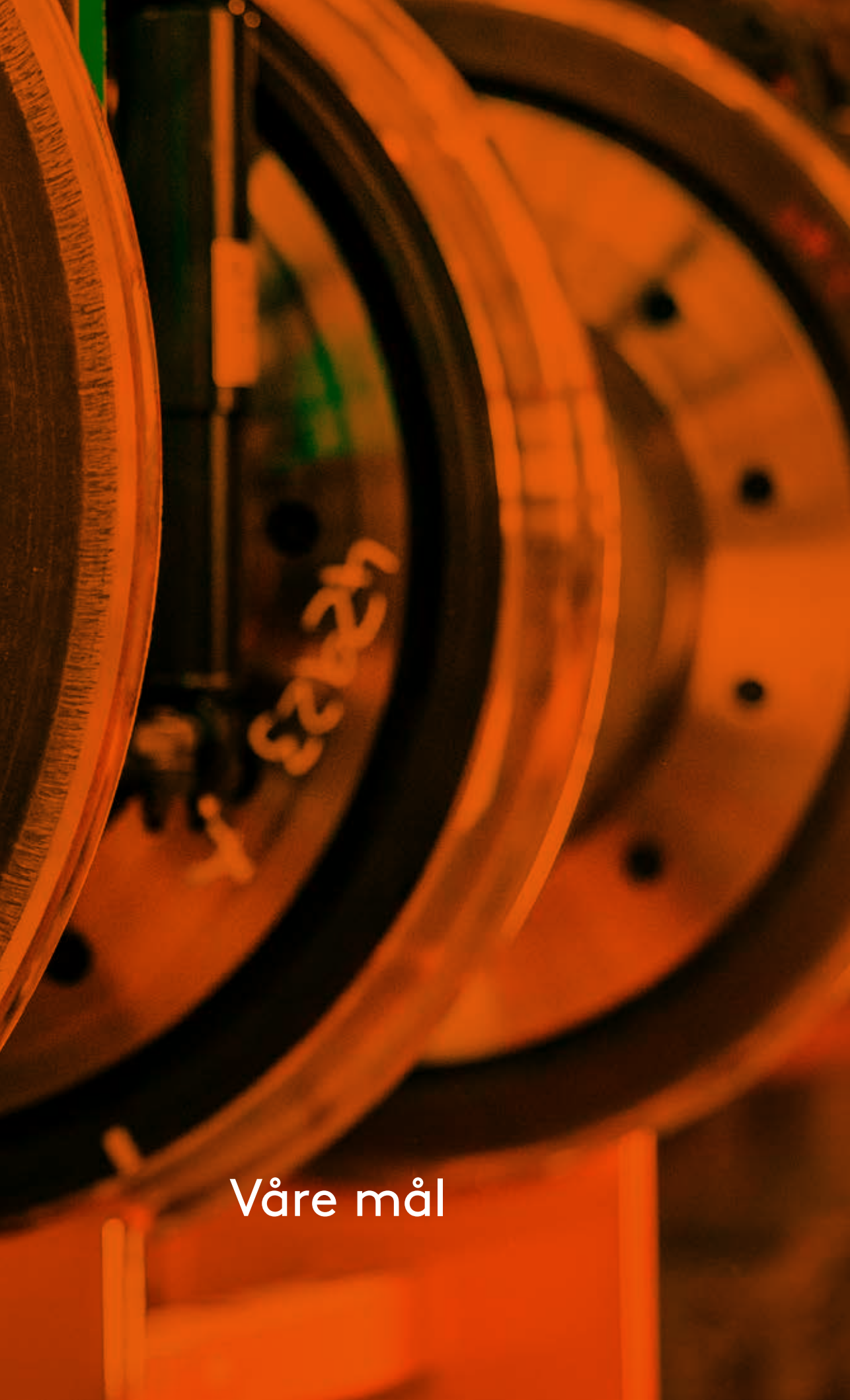
- 4G mobilforsterkere ble montert i togene på Østfoldbanen for å gi passasjerene bedre nettdekning. Arbeidet på øvrige tog har også startet og innen 2022 skal togene på strekningene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim ha fått mobilforsterkere. I tillegg forbedrer teleselskapene mobilnettet langs sporet og Bane NOR i tunellene.
- Store deler av togflåten til Norske tog er svært gammel. I mai leverte Norske tog sin langtidsplan for toganskaffelser til Jernbanedirektoratet. Her anslås et behov for 254 nye togsett de neste ti årene og et investeringsbehov på mellom 30 og 50 milliarder kroner.
- I januar kunngjorde Norske tog konkurranse om anskaffelsen av 30 nye lokaltog til linje L2 Stabekk - Oslo - Ski, med opsjon på ytterligere 170 tog. Forberedelsen for anskaffelse av nye fjerntog for Dovrebanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen startet også, og i september ble det arrangerte et innspills- og dialogmøte med interessenter. For Norske tog er det avgjørende å finne gode og begrunnede svar på hvilket framtidig passasjervolum og passasjertilbud det skal anskaffes lokaltog, regiontog og fjerntog for.

Ved inngangen til 2020 var det ingen som forutså hvor store og langvarige globale konsekvenser Covid-19 skulle få for samhandling, kommunikasjon og reise-mønstre. Spørsmålet er i hvilken grad folks reisevaner og bruk av kollektivmidler er blitt varig endret, slik at de også vil påvirke fremtidig trafikkvekst. Uavhengig av hvilke prognoser for trafikkvekst som legges til grunn må en ny finansieringsmodell for Norske tog gi nok handlefrihet til å anskaffe nødvendige kjøretøy i tide og gi rom for nødvendig oppgradering av disse.



Øystein Risan
Administrerende direktør





Vare mål



Mål 1

Fornøyde kunder og
passasjerer



Mål 2

Tilstrekkelig mange,
standardiserte og
tidsriktige kjøretøy



Mål 3

Sikre og pålitelige
kjøretøy



Mål 4

Effektiv drift og
finansiell handlefrihet



Mål 5

Kompetente og
fornøyde medarbeidere

Kunder og passasjerer

I 2020 har Norske tog hatt oppstart med to kunder, SJ Norge og Vy Tog. Det betyr at selskapet nå har fire kunder i drift: SJ Norge, Vy Tog, Go-Ahead og Vy.

8. juni overtok SJ Norge som operatør på Trafikkkpakke 2 Nord. SJ operer nå strekningene Dovrebanen (Oslo – Trondheim), Rørosbanen, Raumabanen, Trønderbanen (Lundamo – Trondheim – Steinkjer), Meråkerbanen, Nordlandsbanen og Saltenpendelen (Bodø – Rognan). SJ Norge leverte til forventning på Jernbanedirektoratets krav til de første 24 timene i drift og mottok full oppstartbonus.

13. desember overtok Vy Tog ansvaret for Trafikkkpakke 3 Vest. Vy Tog opererer nå fjerntogstrekningen Oslo-Bergen, samt regiontogstrekningen Bergen-Voss-Myrdal og lokaltogstrekningen Bergen-Arna. Vy Tog leverte til forventning på Jernbanedirektoratets krav til de første 24 timene i drift og mottok dermed full oppstartbonus.

Norske tog rapporterer på passasjerenes tilfredshet med kjøretøyene. I 2020 har operatørene Vy Persontog, Go-Ahead og SJ Norge gjennomførte separate kundeundersøkelser. Tallene fra operatørene for 2020 gir kun en indikasjon. Resultatene fra de ulike operatørene er ikke sammenlignbare med hverandre, eller med resultater fra tidligere år, som følge av ulik metodebruk:

Passasjerer som er ganske eller svært fornøyde med togsettet i 2020:

- Vy Persontog: 83 %
- Go-Ahead (fjerntog): 83 %
- SJ Norge: 73 %

I 2021 skal Jernbanedirektoratet gjennomføre en samlet undersøkelse av kundetilfredshet for alle operatørene.

Samtidig rapporterer Bane NOR om oppgang i punktligheten på 3,9 prosentpoeng opp til 92,7 prosent* se Bane NORs punktlighetsportal.

Kjøretøy

Norske tog har en togflåte på rundt 300 togstammer, med 17 ulike togtyper. Dagens togflåte kan deles inn i tre kategorier, etter alder:

- Under ti år: Flirt (type 74, 75, 75-2 og 76), hvorav 150 er bestilt og 123 er levert per 31.12. 2020.

- Rundt 20 år: 71 tog som alle er fra rundt år 2000 (type 72, 73A, 73B, 93).
- Eldre enn 20 år: 116 tog fra 70-, 80- og 1990-tallet (type 69C, 69D, 69H, 70, 92, Di4, E118, 5, 7 og WLAB2).
- Gjennomsnittsalderen til Norske togs togflåte er i 2020 på 19,1 år, opp fra 18,8 år i 2019. For å imøtekomme både trafikkvekst og utfasing av eldre togsett, er det behov for en betydelig investering i nye tog. Norske tog har i sin langtidsplan for toganskaffelser foreslått å redusere dagens 17 togtyper til tre hovedtyper, noe som vil gi økt pålitelighet, lavere kostnader og større fleksibilitet.

Lokaltog

Norske tog skal anskaffe 30 nye lokaltog, med opsjon på ytterligere 170 tog. Togene skal etter planen leveres fra 2023 og skal erstatte dagens lokaltog Type 69 på linje L2 Stabekk–Oslo–Ski. Arbeidet med å forberede opsjon 1 er startet med Jernbanedirektoratet. Norske tog har også ute en konkurranse for midtlivsoppgradering av type 72 lokaltog som trafikkerer mellom Lillestrøm og Spikkestad, samt Jærbanen. Oppgraderingen av togene skal redusere risikoen for feil på kjøretøyene ved at teknisk levetid på komponenter og systemer forbedres. Tildeling av begge kontraktene er planlagt i løpet av 2021.

Regiontog

Norske tog mottok i september 2020 togsett nummer 123 av totalt 150 Flirt-togsett som er bestilt fra Stadler. Det betyr at 40 av i alt 53 Flirt-togsett av type 74 er mottatt. Disse togene skal brukes på regionstrekninger. De siste 13 togsettene av type 74 skal leveres etter at type 76 er levert. I november ankom det første bimodale togsettet til Norge for testing. Bimodale tog Type 76 er hybrid-tog som kan kjøres som elektriske togsett på elektrifiserte strekninger, og som diesel togsett på ikke-elektrifiserte strekninger. I 2021 skal de 14 nye togsettene settes i drift på Trønderbanen og strekningen Trondheim–Røros. De erstatter da dieseltog som er mer enn 30 år gamle.

Fjerntog

Flere av dagens fjerntog er over 40 år, og har nådd sin tekniske levealder. Norske tog er derfor i gang med å anskaffe opp mot 100 nye fjerntog. Disse skal settes i trafikk i perioden 2025–2033. Fjerntogene skal i hovedsak trafikkere strekningene Dovrebanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen.

Oppgradering av tog og kritiske komponenter

Norske tog jobber kontinuerlig med oppgradering av eksisterende togsett. Å få tak i kritiske komponenter på eldre togsett er utfordrende. Når togsett fases ut av trafikk, blir de sendt til et verksted for demontering av kritiske komponenter, før de sendes til skrotting.

I desember inngikk Norske tog en avtale med Flytoget om kjøp av et togsett, samt intensjonsavtale om kjøp av ytterligere fem togsett. Norske tog planlegger å demontere reservedeler fra det første togsettet for å sikre leveranse av kritiske komponenter til togoperatørene som leier tog fra Norske tog.

Effektiv drift og finansiell handlefrihet

Norske tog har god kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på A+ (stable). Selskapet benytter låneopptak gjennom Euro Medium Term Note (EMTNprogrammet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle krav, men en

eierskapsklausul knyttet til at staten skal eie 100 prosent av Norske tog. Per 31.12 2020 har selskapet utestående obligasjonslån på 6 619 MNOK, og 600 MNOK som forfaller i løpet av 2021. Selskapet vil bruke sertifikatmarkedet til mellomfinansiering, og har et lånebehov på opp mot 1.000 MNOK i 2021 som vil dekkes under EMTN-programmet.

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog har som mål å ha fornøyde medarbeidere med god og relevant kompetanse. I 2020 har Norske tog gjennomført en medarbeiderundersøkelse som viser at medarbeidertilfredsheten holder seg på et høyt nivå. Scoren for arbeidsglede er på 72 (opp fra 69 i 2019) og for lojalitet er scorene 80 (den samme som i 2019). En score på over 75 vurderes som høy.

Sykefraværet er fortsatt lavt med 3,3 prosent.



76103

n

S | NORD

400 9740001

STALAN





Organisasjon

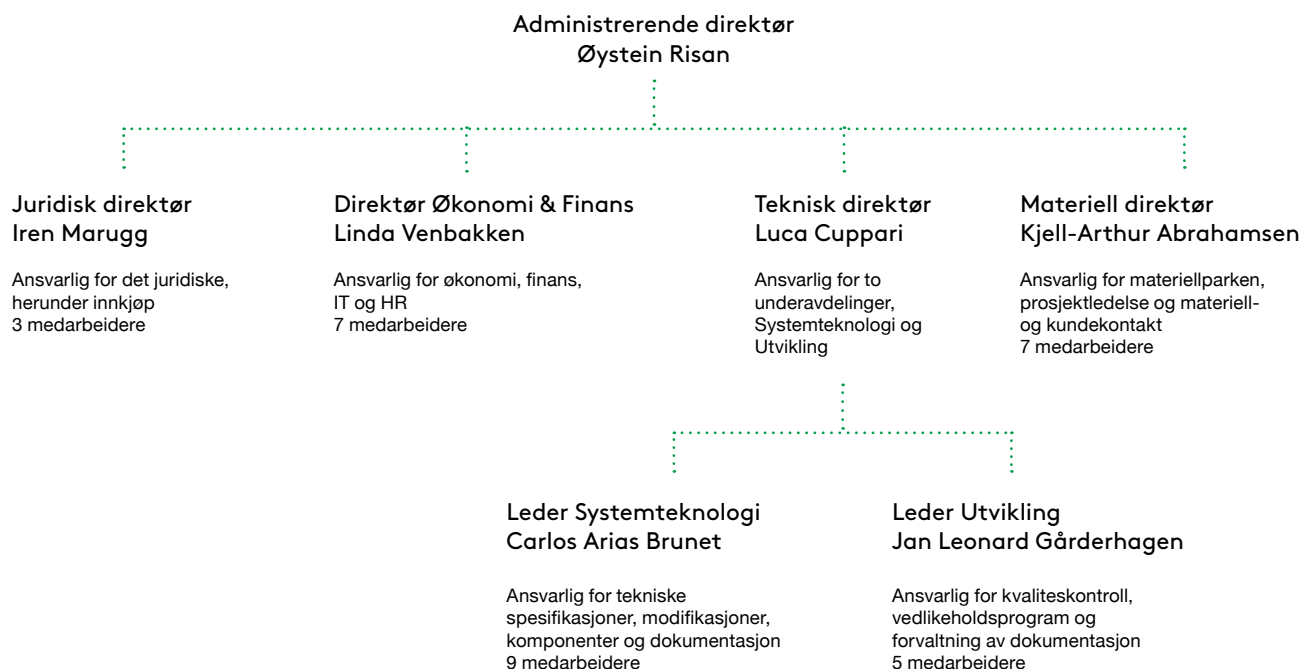
Norske tog er et selskap bygget på kompetanse, hvor medarbeiderne har lang erfaring og spiss fagkompetanse.



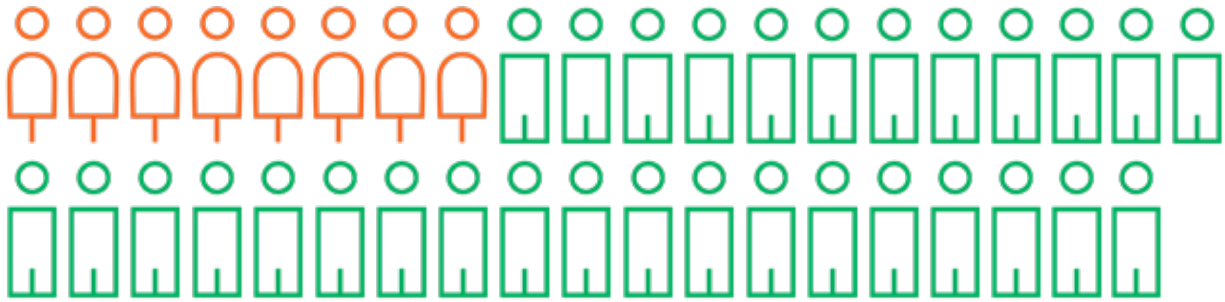
Ledergruppen fra venstre Linda Marie Venbakken, Kjell-Arthur Abrahamsen, Øystein Risan, Iren Marugg og Luca Cuppari.

I Norske tog er det medarbeidernes kompetanse og erfaring som gjør selskapet til en solid, teknisk kunnskapsbedrift. Ved utgangen av 2020 hadde selskapet 39 ansatte. Etter fire års drift og tilhørende erfaringer er arbeidet mot kundene styrket i 2020 og dette arbeidet vil fortsette i 2021.

I 2020 har selskapet gjennomført kurs på anskaffelsesregelverket og evaluering av tilbud i offentlige anskaffelser, i tillegg til kurs i utredningsinstruksen for ansatte.



Medarbeidere



Antall medarbeidere: 39 (34 i 2019)
 Antall årsverk: 39 (34 i 2019)

Figur 12: Medarbeidere og årsverk



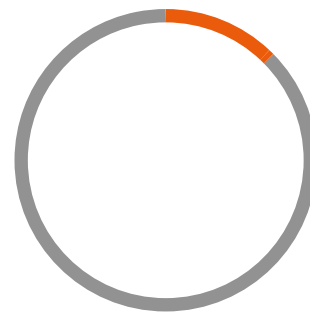
Andel kvinner
 21 % (15 % i 2019)

Figur 13: Andel kvinner



Andel kvinnelige ledere
 40 % (40 % i 2019)

Figur 14: Andel kvinnelige ledere

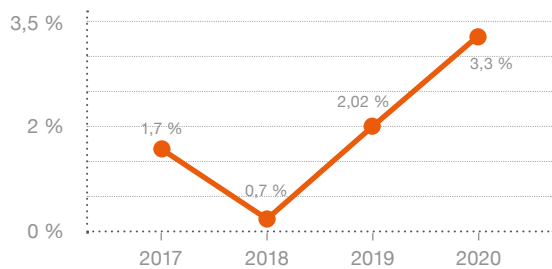


Andel minoritetsbakgrunn
 13 % (12 % i 2018)

Figur 15: Andel minoritetsbakgrunn

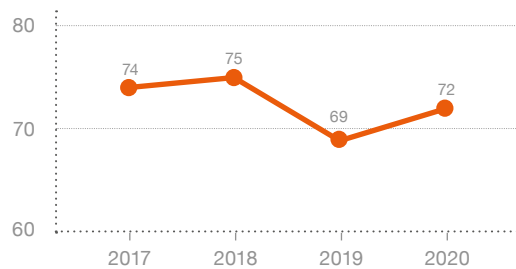
Måloppnåelse

Sykefravær



Figur 16: Sykefravær

Medarbeidertilfredshet



Figur 17: Medarbeidertilfredshet



NSB

N-NOR 94 76 0402 020-8

From spring 2019
From spring 2019





Bærekraft og
samfunnsansvar

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

Persontransport er en viktig kilde til utslipp av klimagasser. En overgang fra fly og bil til jernbane er derfor en viktig pilar i arbeidet med å nå målene Norge har forpliktet seg til med hensyn til utslippsreduksjoner.

For Norske tog innebærer dette at all vår virksomhet må sikte mot å bidra til at følgende overordnede mål for jernbanen kan nås:

- En utslippsfri jernbane innen 2030
- Økt kapasitet, særlig omkring de store byene
- Økt attraktivitet for å sikre at persontrafikken flyttes fra bil og fly til jernbane

Norske tog er viktig brikke i myndighetenes arbeid med å redusere klimaavtrykkene fra transportsektoren. Bærekraft, klima og miljø har derfor vært viktige elementer Norske togs arbeid helt fra selskapet ble etablert.

Selv om vi på overordnet nivå hele tiden har hatt høy bevissthet omkring hvordan vår virksomhet påvirker

miljø og klima – og hvilke tiltak vi følgelig har måttet fokusere på – har det vært utfordrende å definere relevante måleparametere og indikatorer for dette arbeidet. Som en følge av dette har vi i 2020 startet arbeidet med å revidere og videreutvikle vår strategi for bærekraft – inkludert måling og rapportering. Et nytt rammeverk er definert, og det arbeides med å etablere bedre og mer hensiktsmessige parametere for å måle utviklingen.

For Norske tog har det vært viktig å sikre at bærekraft er integrert i alle våre arbeidsprosesser, og at mål og indikatorer innarbeides i vårt normale styringssystem. Samtidig må dette balanseres mot hensynet til transparent og åpen rapportering i henhold til etablerte praksiser. Målet er å rapportere på bærekraft og samfunnsansvar i henhold til den internasjonale standarden Global Reporting Initiative (GRI).

Samfunnsansvar i Norske tog

Norske togs oppdrag er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for persontransport med tog i Norge. Dermed driver selskapet en virksomhet som både direkte og indirekte påvirker mennesker, samfunn og miljø. Indirekte ved at Norske togs aktiviteter er med på å påvirke jernbanens samlede kvalitet, og dermed også «fotavtrykk». Direkte gjennom de krav som stilles ved anskaffelser, samt valg av konkrete løsninger og arbeidsmetoder.

Samtidig er jernbane blant de mest klima- og miljøvennlige transportformene, og en overgang fra tog og fly til tog vil normalt alltid ha positive innvirkninger på klima og miljø.

Med dette som bakteppe, vil Norske togs samfunnsansvar i særlig grad knytte seg til følgende elementer:

Klima og miljø:

Tiltak som bidrar til å redusere togenes miljø- og klimaavtrykk i et livsløpsperspektiv, fra produksjon via drift, oppgraderinger og vedlikehold til avhending og gjenvinning.

Ansvarlige anskaffelser:

Tiltak for å sikre en bærekraftig verdikjede, herunder krav til at våre leverandører imøtekommer tydelige standarder med hensyn til etikk, integritet og samfunnsansvar i alle deler av sin arbeidsprosess og verdikjede.

Operatører og reisende:

Tiltak som kan bidra til å øke jernbanens attraktivitet med sikte på å stimulere overgang fra bil og fly til tog.

Norske togs påvirkning på miljø og klima

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

Sett i et livsløbsperspektiv påvirker Norske togs virksomhet miljø og klima på følgende måte:

Anskaffelser

Produksjon av tog og vogner påvirker miljø og klima på flere måter: Det er utslipp og miljøavtrykk knyttet til materialbruk. Det meste av togene består av stål og aluminium, og produksjon av begge disse materialene påvirker miljø og klima i form av eksempelvis naturinngrep og utslipp fra gruvedrift og energi- og vannforbruk i produksjon. Energieffektivitet og type energi som brukes i prosessen påvirker utslippene.

Produksjon i alle ledd frem til togene står ferdig gir ulike former for avfall og det benyttes kjemiske stoffer og komponenter som kan gi giftig utslipp til luft og vann. Det benyttes også store mengder vann i produksjonen.

Forvaltning, utvikling og drift

Togene som anskaffes av Norske tog kommer følgelig allerede med et «klimaavtrykk» fra produksjonsprosessen. Jo lenger levetid togene kan ha, jo mindre blir følgelig togenes samlede klimaavtrykk målt per kilometer transport eller som et årlig gjennomsnitt gjennom levetiden.

I bruk er miljø- og klimaavtrykket primært knyttet til energiforbruk, støy og eventuell lokal forurensning fra partikler. Omtrent 80 prosent av jernbanetrafikken i Norge skjer med elektriske tog, og benyttet strøm med opprinnelsesgaranti fra Bane Energi. Klimautslippene fra selve driften er således primært knyttet til de få strekningene som ennå ikke er elektrifisert, og hvor det i dag benyttes diesellokomotiver.

Også valg som gjøres med hensyn til eksempelvis materialer og teknologiske løsninger i forbindelse med vedlikehold og oppgraderinger påvirker togenes klima- og miljøregnskap.

Avhending

Det siste stadiet er kjeden er avhending og gjenvinning av utgåtte kjøretøy. Her er gjenvinningsgrad og -type avgjørende for avtrykket. Jo mer som kan ombrukes eller materialgjenvinnes og jo mindre som må gå til deponi, jo bedre for klima og miljø.

Norske togs mulighet til å påvirke togenes miljø- og klimaavtrykk

Norske tog arbeider systematisk for å redusere utslipp og miljøpåvirkning i alle deler av verdikjeden:

- Vi setter strenge krav til leverandører ved anskaffelser og velger de mest klimavennlige løsningene på områder hvor dette er mulig, inkludert løsninger som vil bidra til å redusere energiforbruk og utslipp i bruk og øke materiellets gjenvinnbarhet. Vi setter krav om omfattende og oppdaterte livssykelanalyser for materiell som anskaffes.
- Norske togs materiell har i dag en gjennomsnittsalder på 19,1 år, flere togsett er mer enn 40 år gamle og store deler av materiellet er derfor modent for utskifting. Det viktigste bidraget til reduserte utslipp i driften er følgelig anskaffelse av nye tog. Stortinget har godkjent anskaffelse av nye lokaltog. Diesellokomotivene som fortsatt er i drift, vil bli erstattet av bimodale tog og det arbeides for å tilrettelegg for kjøp av nye fjertog. Samlet vil dette bidra å gjøre Norske togs materiellflåte mer klimavennlig.
- Men det er også mye som gjøres for å forbedre klimaavtrykkene fra driften for materiell som er i bruk. Midtlivsoppgraderinger vil bidra til å forlenge materiellets levetid og overgang til forebyggende vedlikehold vil redusere vedlikeholdskostnader og bedre driftssikkerheten. Programmet for installering av ERMTS i alle tog vil kunne bidra til å øke kapasiteten på skinnene, redusere avbrudd og spare energi gjennom å optimalisere kjøremønsteret. Vi stiller store krav til miljø og klima ved valg av materialer og løsninger også ved oppgraderinger og vedlikehold. Målet er å velge materialer og løsninger som har et lavt klimaavtrykk i produksjon, som bidrar til mer miljømessig drift og som er hundre prosent gjenvinnbare.
- I takt med et ambisiøst program for anskaffelser, vil også antall tog som fases ut øke. Målet er at så mye som mulig av materiellet skal kunne gjenvinnes, og at gjenvinning skjer så høyt oppe i avfallspyramiden som mulig – altså at mest mulig ombrukes eller materialgjenvinnes fremfor å brukes til energigjenvinning eller gå til deponi. Vi har avtaler med gjenvinningssselskaper for alle togsett som fases ut, og gjenvinnbarhet er et viktig kriterium også i anskaffelser og vedlikehold.

Prinsipper og styrende dokumenter

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

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

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

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

FNs bærekraftsmål

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



Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

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



Mål 9: Innovasjon og infrastruktur

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



Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn

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



Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon

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



Mål 13: Stoppe klimaendringene

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

Ny og oppdatert bærekraftstrategi

Mens prinsipper og retningslinjer lenge har vært på plass, har en av de største utfordringene for Norske tog vært å utvikle relevante måleparametere og indikatorer for arbeidet med bærekraft. Utfordringen har særlig vært knyttet til å finne indikatorer som reelt sett kan påvirkes av selskapet, og hvor det også er mulig å fremskaffe meningsfulle data for måling av fremgang. Det gjenstår noe arbeid for å innhente relevante data, siden de fleste av disse er avhengig av informasjon fra operatører eller andre eksterne kilder.

Vesentlighetsanalyse

Norske tog har i løpet av året revidert sin vesentlighetsanalyse. Formålet med denne er å sikre at selskapets virksomhet drives på en måte som imøtekommer de forventninger og krav samfunnet og interessentene har til selskapet, og at arbeidet i størst mulig grad fokuserer på de områdene som er viktigst for interessentene og hvor Norske tog har størst mulighet til å påvirke.

Norske tog har et bredt spekter av interessenter å forholde seg til, som alle har legitime forventninger til hvordan selskapets virksomhet drives. De viktigste interessentene er Samferdselsdepartementet (eier), regulatoriske og politiske myndigheter, operatører og andre aktører innen jernbane, samarbeidspartnere og leverandører, interesseorganisasjoner, investorer og medarbeidere. I forbindelse med revideringen av vesentlighetsanalysen har det vært innhentet synspunkter fra så godt som alle disse interessentene, blant annet gjennom eiermøter, investormøter, kundetilfredshetsanalyser og medarbeiderundersøkelser. I tillegg ble det høsten 2020 gjennomført en interessentanalyse med kvalitative dybdeintervjuer med nøkkelrepresentanter for samtlige av Norske togs interessenter.

I alt ble mer enn 30 ulike problemstillinger identifisert gjennom de nevnte analysene. Disse ble så samlet under 12 områder:

Tema/problemstilling	Omfatter
Kjøretøyenes kvalitet og driftssikkerhet	Passasjerers og operatørers krav til punktlighet, driftssikkerhet og kvalitet/standard på vognsettene.
Kompetanse og leveringsdyktighet	Norske togs evne til å levere forventede tjenester til operatørene og omfatter elementer som organisasjonens tekniske/faglige kompetanse og kapasitet til å levere i henhold til forventninger (på plan, til rett tid, etc.)
Miljø og klima	Kjøretøyenes miljø- og klimaavtrykk gjennom hele livssyklusen - produksjon, drift og utfasing, inkl. ressursbruk materialer, utslipp, energiforbruk, materialforbruk, gjenvinning og resirkulering, etc.
Utvikling av jernbanen	Bidrag til styrking av jernbanen som transportform, herunder tiltak for å sikre passasjervekst, bedre utnyttelse av materiell, kapasitetsøkninger, digitalisering og modernisering, etc.
Passasjersikkerhet	Arbeid for å motvirke ulykker og hendelser, samt tiltak for å minimere eventuelle konsekvenser av slike
Effektive innkjøp	Kostnadsreduksjoner ved anskaffelser og oppgraderinger – mer jernbane for pengene
Kundeservice	Oppfølging og service overfor operatørene
Mangfold og likestilling	Omfatter mangfold i arbeidsstokken, kvinneandel i organisasjon og ledelse, like betingelser
God og attraktiv arbeidsplass	Evnen til å beholde, utvikle og rekruttere medarbeidere, intern HMS, etc.
Integritet og etikk	Ærlig kommunikasjon og råd, faglig integritet
Antikorrupsjon og habilitet	Tiltak for å motvirke korrupsjon i alle deler av verdikjeden – og særlig i forbindelsen med innkjøp
Ansvarlige innkjøp	Krav til leverandører på andre områder enn miljø- og klima, så som arbeidsforhold, organisasjonsfrihet, lønnsforhold, tiltak for å motvirke barnearbeid, etc.

Disse temaene har så blitt lagt til grunn for en gjennomgang av interessentenes prioriteringer opp mot potensiell økonomisk, sosial og miljømessige påvirkning, følgende vesentlighetsmatrise:



Fire hovedprioriteringer

For å sikre effektiv operasjonalisering, har Norske tog med utgangspunkt i vesentlighetsanalysen valgt fire satsingsområder for sitt bærekraftarbeid. Begrunnelsen for at akkurat disse områdene er valgt, er at dette er de områdene hvor Norske tog har størst mulighet til å påvirke i positiv retning.

1. Utvikling av jernbanen

Det enkeltstående viktigste bidraget Norske tog kan gjøre er å medvirke til at en større andel av persontrafikken i Norge flyttes fra bil og fly til tog.

For Norske tog innebærer dette et særlig fokus på følgende områder:

- Anskaffelser og oppgraderinger
- Tiltak som bidrar til å øke jernbanens kapasitet og attraktivitet
- Tiltak som kan bidra til modernisering av jernbanen

2. Miljø og klima

Samtidig med at det jobbes for å få en raskere overgang til tog, er det også viktig at hver enkelt aktør innen jernbanefamilien bidrar til at jernbanen blir så miljø- og klimavennlig som mulig, og dermed støtter ytterligere opp om de nasjonale klimamålsettingene.

For Norske tog innebærer dette at følgende må prioriteres:

- Tiltak for å redusere kjøretøyenes miljø- og klimaavtrykk i et livsløpsperspektiv
- Innføring av null-utslippstog på strekninger som ikke er elektrifisert
- Utslppsreducerende tiltak i drift og vedlikehold

3. Kvalitet og driftssikkerhet

Målene om en overgang fra fly og bil til tog henger nært sammen med at operatørene lykkes med gjennomføring av sine planer, og at det tilbudet som gis passasjerene oppleves som godt. Punktlighet og driftssikkerhet er blant de viktigste elementene i dette.

Norske tog kan bidra til dette på flere måter, blant annet gjennom:

- Tiltak som kan bedre pålitelighet og tilgjengelighet
- Tiltak for å effektivisere drift og øke vedlikeholdsvennlighet
- Tiltak som kan øke kunde- og brukertilfredshet

4. Kompetent og utviklende arbeidsmiljø

Det siste punktet er knyttet til Norske tog evne til å bidra med overstående. Nøkkelpunktet her er knyttet til egen organisasjons kompetanse og motivasjon. Riktig kompetanse og kapasitet, inkluderende og godt arbeidsmiljø er følgelig avgjørende for å innfri de forventinger som stilles til oss.

For Norske tog innebærer dette prioritering av:

- Tiltak for å sikre rett kapasitet og kompetanse
- Tiltak for mangfold og likestilling
- Tiltak for læring og utvikling

Rammeverk for måling og rapportering

Med utgangspunkt i vesentlighetsanalysen og de fire prioriteringsområdene, har Norske tog utviklet et nytt rammeverk for måling og rapportering.

Mens prinsippene og parameterne for måling og rapportering er besluttet, gjenstår noe arbeid med å sikre datatilgang for de ulike parameterne.

Nedenfor gis en oversikt over gjennomførte og planlagte tiltak innenfor de viktigste områdene.

Rapportering

Norske tog har i 2020 fortsatt arbeidet med å fornye og forbedre togene. Arbeidet med samfunnsansvar og bærekraft har i stor grad vært knyttet opp mot slike aktiviteter.

Miljø og klima

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

Anskaffelse av nye tog

Når Norske tog anskaffer tog, sette det tydelige spesifikasjoner til leverandørene med krav til energiforbruk, støyreduksjon, vekt og passasjerkapasitet. I tillegg settes det krav om livssyklusanalyser, dokumentasjon av CO₂-utslipp fra produksjonsprosessen, samt evaluering av togene på grad av gjenvinnbarhet ved skroting. I tillegg til absolutte krav, settes det også dokumentasjonskrav både til leveranser og arbeidsprosesser for å sikre at disse er i tråd med de krav Norske tog setter.

Oppgradering og vedlikehold

Det er operatørene selv som har ansvar for løpende vedlikehold av togene, men Norske tog er ansvarlig for oppgraderinger. Begge deler er viktig både for driftsikkerhet, pålitelighet, energiforbruk og opprettholdelse av teknisk levealder for kjøretøyene. Når togsett fases ut av trafikk, blir de sendt til et verksted for demontering av kritiske komponenter før de sendes til skroting.

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

Norske tog inngikk i desember en intensjonsavtale med Flytoget om kjøp av seks togsett. Norske tog planlegger å demontere reservedeler fra det første togsettet for å sikre leveranse av kritiske komponenter til togoperatørene som leier tog fra Norske tog.

Innovasjon og utvikling

I 2018 ble det inngått avtale om kjøp av totalt 14 bimodale kjøretøy, det vil si kjøretøy som kan bli drevet av både strøm og diesel. Disse skal erstatte togsett av Type 92 som i dag trafikkerer på Trønderbanen. Det første av disse bimodale togsettene kom til Norge for testkjøring i november. De bimodale togsettene skal settes i trafikk i løpet av første halvår 2021.

Norske tog vurderer også muligheten for testing av rene batteridrevne tog, og deltok i Jernbanedirektoratets NULLFIB-prosjekt som så på både batteritog og hydrogentog. NULLFIB-prosjektet har valgt å prioritere batteriteknologi. Dagens teknologi for hydrogentog vurderes som ikke aktuelt, primært på grunn av norsk jernbaneinfrastruktur.

Helse, miljø og sikkerhet og anti-korrupsjon

Helse, miljø og sikkerhet

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

Ledelsen er ansvarlig for at medarbeidere på alle nivåer utvikler gode holdninger og prioriterer sikkerhet i utførelsen av arbeidet. Avdekkes avvik i måloppnåelse eller fra fastsatte sikkerhetskrav, skal ansvarlig leder iverksette korrigerende tiltak.

Statens Havarikommisjon for transport har i sin rapport etter Filipstad-ulykken 24. februar 2019, hvor en person omkom og to ble alvorlig skadet, fremmet to sikkerhetstiltak. Ulykken fant sted da tre ungdommer klatret opp på et hensatt tog. Ungdommene ble påført skader fra høyspent strøm, skadeomfanget var fatalt for den ene ungdommen og alvorlig for de to andre. I rapporten heter det «Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF sammen med materielleierne å risikovurdere materieltypenes klatrevennlighet med tanke på hensetning og behov for inspeksjon». Risikovurderingen vil bli gjennomført i regi av Bane NOR.

Mål:

- Ingen alvorlige skader

Resultat:

- Togpåkørsel ved planovergang der bil med båt på henger. Ut over dette er det ikke rapportert om skader på ansatte i Norske tog eller passasjerer som følge av selskapets virksomhet.

Anti-korrupsjon

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

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

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

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

Det er også etablert en rutine for jevnlig dilemma-treninger for selskapets medarbeidere. Det er etablert ekstern varslingskanal som er tilgjengelig gjort på firmaets hjemmeside.

Mål:

- Ingen korrupsjonshendelser

Resultat:

- Ingen rapporterte korrupsjonshendelser

Økonomiske og andre forhold

Økonomiske forhold

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

I november 2019 utstedte Norske tog selskapets første grønne obligasjonslån på til sammen 1,3 milliarder kroner. Obligasjonslånet skal finansiere prosjekter som finansiere prosjekter som er dedikert til nye elektriske tog, samt til forbedring og oppgradering av eksisterende elektrisk togmateriell.

Norske tog har i 2020 investert det grønne obligasjonslånet i 17 helelektriske togsett av Type 75, som er basert på FLIRT-serien til Stadler. Dette er togsett som brukes både som lokal- og regiontog i Norge. Toget kan kjøre opptil 200 km/t, har kapasitet til å frakte 561 passasjerer og har universell utforming.

Norske tog har utarbeidet en miljøeffektrapport som beskriver selskapets grønne investeringer og klimaeffekten av disse investeringene. Effekten skal måles gjennom ulike indikatorer for å synliggjøre kapasitetsøkningen og hvor store CO2-utslipp fra alternativ transport de nye togene bidrar til å unngå.

Norske tog er svært fornøyd med å ha fullført og publisert sin første miljøeffektrapport i henhold til selskapets grønne rammeverk. Utstedelsen av grønne obligasjoner har vist seg å være et populært initiativ i finansmarkedet og har bidratt til kapasitetsvekst av klimavennlig jernbane og en positiv effekt på CO2-utslipp.

Mål:

- 5 prosent avkastning på egenkapitalen
- Opprettholde A+ kreditt-rating

Resultat:

- Selskapets avkastning på egenkapital for 2020 er 3,2 prosent
- Selskapet har i 2020 opprettholdt A+ kreditt-rating

Likestilling og medarbeidere

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

Kvinneandelen i Norske tog er på 21 prosent (8 av 39), og selskapet jobber systematisk for å identifisere kvalifiserte kvinnelige kandidater. I selskapets styre er andelen 66 prosent blant de aksjonærvalgte medlemmene, og i selskapets ledergruppe 40 prosent.

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

Mål:

- Minst en kvalifisert kvinnelig kandidat til andregangsintervju.
- Minst en kvalifisert kandidat med minoritetsbakgrunn til andregangsintervju.

Resultat:

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

Kundetilfredshet

Norske tog har satt høye krav til kundetilfredshet. Dette er viktig for å bidra til en overgang fra bil og buss, til jernbane. I 2020 har operatørene Vy Persontog, Go-Ahead og SJ Norge gjennomført separate kundeundersøkelser. Resultatene fra de ulike operatørene er ikke sammenlignbare med hverandre, eller med resultater fra tidligere år, som følge av ulik metodebruk. Resultatene for 2020 gir derfor kun en indikasjon på hvor mange passasjerer som er ganske eller svært fornøyde med togsettene:

- Vy Persontog: 83 %
- Go-Ahead (fjerntog): 83 %
- SJ Norge: 73 %

I 2021 skal Jernbanedirektoratet gjennomføre en samlet undersøkelse av kundetilfredshet for alle operatørene. Da vil Norske tog på en bedre måte kunne måle utviklingen i kundetilfredshet over tid.

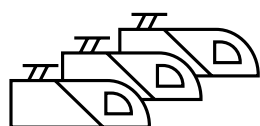




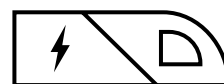
Årets artikler

Norske tog har en viktig rolle i å tilrettelegge for bærekraftige mobilitetsløsninger gjennom å anskaffe og leie ut attraktivt togmateriell, slik at enda flere reisende velger toget som transportmiddel.

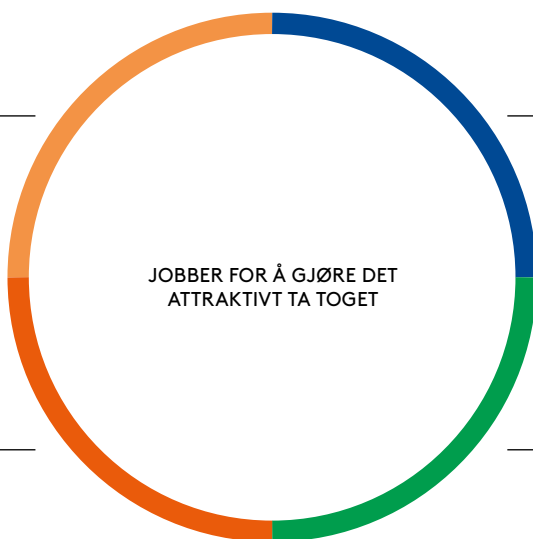
Norske tog



ANSKAFFELSE AV
NYE TOG



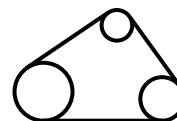
ELEKTRIFISERING
- KJØP AV BIMODALE TOG



JOBBER FOR Å GJØRE DET
ATTRAKTIVT TA TOGET



INSTALLERING AV
MOBILFORSTERKERE



SELVKJØRENDE
TRANSPORT

Slik jobber Norske tog for å gjøre det attraktivt å ta toget

Våren 2019 leverte det regjeringsoppnevnte Teknologirådet en transportrapport der det så på hvilke implikasjoner den raske teknologiske utviklingen har for planleggingen av fremtidens infrastrukturbygging. Rapporten inngår som en del av det faglige grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Ekspertutvalget trakk frem fire teknologidrevne hovedtrender som vil påvirke hvordan vi forflytter oss i fremtiden: Elektrifisering, selvkjørende transport, samhandlende intelligente transportsystemer, samt nye forretningsmodeller og delingsøkonomi.

Norske tog, som eier av 90 prosent av tog til persontrafikk i Norge, har innenfor hver av disse fire hovedtrendene satt konkrete mål for hva og hvordan selskapet sammen med resten av jernbanen kan bidra til bærekraftige mobilitetsløsninger i neste Nasjonal Transportplan, det vil si for perioden 2022-2033. Det overordnede målet for disse tiltakene er å bidra til at enda flere velger toget som transportmiddel.

Fire teknologiske hovedtrender	Norske togs mål	Norske togs tiltak
Elektrifisering	Utslippsfri persontrafikk på jernbanen innen 2030	<ul style="list-style-type: none"> • Kjøp av bimodale tog • Vurdere kjøp av batteritog • Økt passasjerkapasitet, energieffektiv kjøreteknikk
Selvkjørende transport – automatisering/autonomi	Øke transportkapasiteten gjennom Oslo-tunnelen	Anskaffe nye lokaltog og installering av det digitale signalanlegget ERMTS om bord i togene
Samhandlende intelligente transportsystemer	God nettdekning for alle – datahastighet på i snitt 5Mb/s per passasjer	Installering av mobilforsterkere i togene
Nye forretningsmodeller – delingsmodeller	Tilby de reisende moderne og attraktivt togsett	Utvikle og anskaffe nye lokal-, region- og fjerntog for neste NTP periode 2022-2033



1. Elektrifisering – Kjøp av bimodale tog

Ikke alle togstrekninger i Norge er elektrifisert. Nordlandsbanen er dieseldrevet fra Trondheim til Bodø. På deler av denne strekningen skal Norske tog sette inn bimodale tog – tog som veksler på å gå på strøm fra kontaktledning og på strøm som det produserer selv.

For togstrekninger som ikke er elektrifisert, slik som Nordlandsbanen og Rørosbanen, er bimodale tog et viktig skritt i retning av målet om utslippsfri persontrafikk på jernbanen innen 2030. De bimodale togene kan kjøre på både elektrifiserte og ikke elektrifiserte strekninger, og togene kan drives av både strøm og diesel.

I høst ankom det første av i alt 14 bimodale tog som Norske tog har kjøpt fra den sveitsiske togprodusenten Stadler. Norske tog og operatøren SJ Norge, som skal sette disse togene i trafikk på Trønderbanen og strekningen Trondheim-Røros i 2021, har siden ankomst til Norge drevet med testkjøring av det nye togsettet. Togsettet har i november og desember testkjørt mellom Skien – Drammen og Skien-Nordagutu.

I begynnelsen av 2021 starter testkjøringen på Trønderbanen. Innen sommeren 2021 skal togene settes i ordinær trafikk på Trønderbanen og strekningen Trondheim-Røros.

Høy komfort

De nye bimodale togsettene skal erstatte dieseltog som er mer enn 30 år gamle. De nye togsettene vil redusere CO₂-utslipp per passasjer med opptil 30 prosent. Av utseende ligner de på de elektriske Flirt-togene som trafikkerer på Vossebanen, lokaltog rundt Bergen og på Østlandet, som også er produsert av Stadler.

De eksisterende dieseltogene på Trønderbanen, type 92, ble levert på midten av 1980-tallet og har nådd sin tekniske levealder. Når de nye bimodale togene settes i trafikk, vil passasjerene få en mye mer komfortabel togreise.

De bimodale togsettene er 112,7 meter lange, det vil si mer enn dobbelt så lange som togene som i dag trafikkerer på Trønderbanen. De får også nesten dobbelt så stor kapasitet. De gamle dieseltogene har plass til 136

passasjerer, mens de nye bimodale togene har plass til 241 passasjerer. I tillegg har de nye togene brede inngangsdører og store vinduer, og er dermed godt tilrettelagt med tanke på universell utforming.

De bimodale togsettene er 112,7 meter lange, det vil si mer enn dobbelt så lange som togene som i dag trafikkerer på Trønderbanen. De får også nesten dobbelt så stor kapasitet.

Klimagevinst

De nye bimodale togene har mange fordeler. For det første er det fleksibiliteten de har ved å kunne kjøre på både elektrifiserte og ikke elektrifiserte strekninger. I tillegg benytter disse togene traksjonsbatterier for å øke akselerasjon i dieseldrift, noe som reduserer dieselforbruket. Klimagevinsten er dermed betydelig. Batteripakkene skal også brukes for kjøring inn og ut fra verksted uten å starte dieselmotorene.

Bane NOR, som har ansvaret for den nasjonale jernbaneinfrastrukturen, startet i 2020 planleggingen av arbeidet med å elektrifisere togstrekningene Trondheim-Stjørdal, Hell-Riksgrensen til Sverige og Stavne-Leangenbanen. Totalt er det snakk om strekninger på totalt 120 kilometer. Dette arbeidet, som vil

bidra til at Trønder- og Meråkerbanen blir elektrifisert, skal være ferdig innen 2024.

Etter hvert som disse strekningene blir elektrifisert, kan de bimodale togene i stadig større grad kjøres elektrisk. De bimodale togene kan også modifiseres til ren elektrisk drift eller batteridrift. Det vil redusere utslippene til null.

Batteritog vs hydrogentog

Norske tog deltok i prosjektet NULLFIB (Nullutslippsløsninger for ikke-elektrifiserte baner), der Jernbanedirektoratet så på fordeler og ulemper ved batteritog og hydrogentog. Prosjektet leverte en rapport

i desember 2019 der det konkluderes med at batteritog totalt sett fremstår som mer attraktivt enn hydrogentog.

Batteritog har foreløpig relativt kort rekkevidde, cirka 100 kilometer, og vil måtte lades under drift. Det må derfor bygges kontaktledningsnett på deler av strekningen. NULLFIB-utvalget mener at en full elektrifisering av jernbanestrekningen mellom Bodø og Stjørdal vil koste 14 milliarder kroner. Et alternativ bestående av del-elektrifisering av jernbanenettet og batteritog, vil kunne gjøre denne strekningen utslippsfri for bare 3,3 milliarder kroner.



2. Selvkjørende transport – automatisering og autonomi. Installering av det digitale signalanlegget ERTMS.

Store deler av det signalanlegget som styrer togtrafikken i dag, ble installert for rundt 70 år siden. Nå er Norske tog med på et kjempeløft for å digitalisere signalanleggene på jernbanen. På sikt vil det gi bedre utnyttelse av både togskinner og togmateriell.

Signalanleggets oppgave er å sørge for en trygg og sikker avvikling av togtrafikken. Store deler av signalanleggene langs norsk jernbane ble installert på 1950-tallet, der utvendige lyssignaler gir togførerne beskjed om de kan kjøre videre eller må vente på passerende tog. Teknologien det bygger på, er heller ikke ny: Mye av den ble utviklet rundt 1. verdenskrig.

Dette signalanlegget har gjort jobben sin og skal nå byttes ut. Bane NOR, som har ansvaret for infrastrukturen i norske jernbane, skal i løpet av ti år investere 20 milliarder kroner i det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS (European Rail Trafikk Management System). ERTMS blir med det fastlands-Norges største digitaliseringsprosjekt.

Norske tog, som eier togmateriellet, er med på dette kjempeløftet. Mye av utstyret skal nemlig monteres på selve togene. På slutten av 2020 begynte installeringen av ERTMS om bord i det aller første togsettet.

Bedre utnyttelse av togflåten

Enkelt forklart fører digitaliseringsprosjektet ERTMS til at informasjon og kjøretillatelse blir sendt rett til en data-maskin i togets førerpanel gjennom jernbanens mobilnett. Dermed slipper togføreren å følge med på utvendige lyssignaler. Signalene langs sporet blir overflødige.

ERTMS er initiert av EU, og målet er å standardisere signalisering og trafikkstyring på jernbanen i hele Europa. Dette vil på sikt føre til et felles system som også gjør det lettere å krysse landegrensener for togene.

Med ERTMS reduseres risikoen for menneskelige feil. ERTMS øker sikkerheten gjennom tekniske barrierer

og kontinuerlig overvåkning av alle tog, økt punktlighet grunnet færre feil og automatisk håndtering av avvik. På sikt vil utnyttelsesgraden i eksisterende infrastruktur kunne bli høyere.

Milliardinvestering

Potensialet er med andre ord betydelig, men først må jobben gjøres. Totalt er det i dag 336 signalanlegg i Norge og mer enn 15 ulike varianter. Med ERTMS får vi ett digitalt signalsystem for alle jernbanestrekningene i Norge. Innen 2034 skal all togtrafikk styres gjennom ett system som kontrolleres fra et datasenter.

Norske tog har ansvar for ombyggingen av togene og monteringen av selve ERTMS-utstyret på kjøretøyene. Totalt skal Norske tog investere 1,1 milliarder kroner i ombordløsninger knyttet til digitaliseringsprosjektet. Det franske selskapet Alstom er valgt som leverandør til installering av utstyret om bord i togene. Signalsystemet skal være i drift på samtlige norske tog i 2026.

Omfattende arbeid

Høsten 2020 startet Norske tog innstallering av ERTMS på det aller første toget, type 75. Dette er et komplisert og omstendelig arbeid, der utstyret som installeres på togene skal kunne «snakke med» infrastrukturen. Utstyret som skal installeres er relativt likt, men det må tilpasses de ulike togtypene. Det skal trekkes kabler gjennom hele toget, og installeres antenner både på taket av toget og under. Det skal også monteres data-skjermer i hvert førerrom.

Den første installeringen på togsett 75 er beregnet å ta 11 måneder til det er ferdig godkjent. Dette arbeidet skal være godkjent rundt oktober 2021.

Installering og godkjenning av det første togsettet tar mange måneder, men deretter går det raskt – trolig kun 12 dager per togsett. Når Norske tog har installert utstyret på det første togsettet, fortsetter samme arbeid på et lokomotiv (EL18), og deretter installering på togene som trafikkerer Nordlandsbanen mellom Grong og Bodø, og deretter Gjøvikbanen fra Roa til Gjøvik. Begge disse strekningene skal ta i bruk ERMTS i slutten av 2022. Fire år senere skal det nye signalsystemet tas i bruk på Oslo S. Innen 2034 skal alle banestrekninger i Norge ha ERTMS.

Den første installeringen på togsett 75 er beregnet å ta 11 måneder til det er ferdig godkjent. Dette arbeidet skal være godkjent rundt oktober 2021.

Hyppigere togavganger

Testingen av ERTMS er allerede i gang. Det digitale signalanlegget har blitt testet ut på Østfoldbanen mellom Ski og Sarpsborg. Det har også blitt testet i værutsatte områder, som Haugastøl og Røros, og i Bodø og Romeriksporten.

Når ERTMS er installert åpner det for muligheten for autonom transport som Teknologirådet pekte på.

Det er særlig spennende for strekninger med mye togtrafikk, slik som Oslo-tunnelen, der det i dag passerer 24 tog per time i hver retning. Dersom man klarer å øke antall tog til 30, altså en økning på 25 prosent, så vil det kunne ta unna mye av den forventede veksten i jernbane-trafikken gjennom Oslo. Dette vil særlig være viktig inntil et nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Oslo S kan stå klart.

Trafikkpakke 4 og 5

Det samme gjelder for Trafikkpakke 4, som omfatter lokal- og regiontrafikk mellom Oslo og tidligere Østfold fylke, og Trafikkpakke 5 mellom Oslo og tidligere Buskerud fylke. Trafikkpakke 4 har oppstart desember 2023, men det er foreløpig ikke satt dato for oppstart av Trafikkpakke 5. Begge trafikkpakkene er sterkt trafikkerte togstrekninger, som starter opp parallelt med åpningen av henholdsvis Follobanen og gjenåpningen av Drammen togstasjon med seks spor. De omfatter både lokaltog og intercitytog som frakter mange mennesker og er avgjørende for en stor del av næringslivet i Norge daglig. I tillegg er det estimert en betydelig trafikkvekst på strekningene. Trafikkpakke 5 inneholder jernbanelinjene som i dag trafikkerer 10-minutters systemet gjennom Oslotunnelen.

En økt kapasitet som følge av det digitale signalanlegget ERTMS vil gi operatørene av begge trafikkpakkene handlingsrom til å kunne tilby togpassasjerene et bedre rutetilbud med hyppigere avganger.

3. Samhandlende intelligente transportsystemer. Installering av mobilforsterkere.

Gjennom å sørge for god og rask nettdekning om bord i togene, bidrar Norske tog til å gjøre det enklere for de togreisende å finne informasjon og planlegge bytte mellom ulike transportformer.

Toget tar deg sjelden fra dør til dør. De fleste som reiser med tog, trenger alternativ transport til og fra togstasjonen. Noen ganger må de bytte tog underveis, eller reisen kan bestå av flere transportetapper som tog, buss, båt, og egne ben.

For å gjøre det attraktivt å benytte seg av toget som framkomstmiddel, er det viktig at de reisende har enkel tilgang til relevant informasjon. Det forutsetter et godt og stabilt nett om bord i togene, gjør det mulig å både jobbe og bli underholdt underveis på togreisen. Det vil kunne gjøre reisetiden mer effektiv. Bedre og mer stabil mobildekning om bord på togene har derfor vært etterspurt fra passasjerenes side.

Forsterker signalene

Den varierende mobildekningen har flere årsaker: Dels har mobildekningen langs jernbanen og i jernbanelinje-tunnelene vært dårlig utbygd, dels demper karosseriet til togvognene mobilsignalene som er tilgjengelig på utsiden. Togenes karosseri er nemlig bygget for å dempe vibrasjoner og støy, skjerme for sol og redusere varmetap. Ulempen ved disse faktorene – som sørger for økt komfort for passasjerene, er at karosseriet også hindrer mobilsignaler i å slippe inn i toget.

For å bedre mobildekningen om bord i togene, startet Norske tog høsten 2020 arbeidet med å installere 4G mobilforsterkere om bord på togene som trafikkerer Sørlandsbanen, Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Region- og lokaltogene som er i trafikk på Østfoldbanen mellom Oslo og Mysen, og mellom Oslo og Moss, har allerede fått dette utstyret montert.

Mobilforsterkerne fanger opp teleoperatørens signaler på utsiden av toget. Dette er en teknologisk løsning som gir bedre kapasitet per passasjer enn dagens WiFi-løsning ombord, og mobildekningen vil bli merkbart bedre.

Tas ut av trafikk

Arbeidet med å installere 4G mobilforsterkere om bord i togene fortsetter i 2021. Totalt 36 togsett og 133 vogner skal få installert mobilforsterkere. Selve installeringen tar litt tid, fordi togene er i trafikk hos togoperatørene. Når mobilforsterkerne skal installeres, må togene tas ut av trafikk og inn på verksted for å montere utvendige antenner.

Innen utgangen av 2020 var installering av mobilforsterker på togtype 73B, tog som kjører på Østfoldbanen, gjennomført. I januar og februar 2021 skal Norske tog teste og måle hvordan mobildekningen nå er blitt på Østfoldbanen.

Innen 2022 skal alle tog på de aktuelle strekningene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim ha fått installert mobilforsterkere.

Arbeidet med å installere 4G mobilforsterkere om bord i togene fortsetter i 2021. Totalt 36 togsett og 133 vogner skal få installert mobilforsterkere.

Bytter ut gammelt utstyr

Målet for Norske tog og resten av jernbanen er å kunne tilby de reisende en datahastighet på i gjennomsnitt 5 Mb/s per passasjer, noe som er i tråd med anbefalingene i Jernbanedirektoratets «Plan for bedre nettdekning til togreisende».

Mobildekningen om bord i togene blir også bedret ved at Bane NOR og teleselskapene gjennomfører tiltak langs sporet. Norske tog har ansvaret for mobildekning inne i toget, teleselskapene er ansvarlige for dekningen langs

sporet og Bane NOR har ansvar for dekning i tunellene. De siste årene har mobildekningen om bord på togene blitt bedre, delvis fordi teleoperatørene Telia, Telenor og ICE har byttet ut gammelt utstyr med 4G-utstyr. Teleoperatørene har også rettet mer oppmerksomhet mot dekningen langs jernbanesporene.



4. Nye forretningsmodeller og delingsøkonomi. Anskaffelse av nye tog.

En økende aksept for kollektive løsninger og økt klimabevissthet kan føre til at flere reisende velger toget fremfor bil, buss eller fly på lange strekninger. Norske tog mener det er behov for anskaffelse av 254 nye togsett for å møte denne etterspørselen.

Å få flere til å velge toget som transportmiddel fremfor egen bil, buss eller fly på lange strekninger, er viktig for å få ned transportsektorens samlede klimautslipp. Jernbanedirektoratets prognoser tilsier at antall passasjerreiser vil øke fra 78 millioner i 2018 til 112 millioner i 2033. For å understøtte denne utviklingen er det viktig med nye, moderne og komfortable togsett på disse strekningene.

Norske tog har i 2020 startet arbeidet med å anskaffe opp mot 100 nye fjerntog. Fornyelse av nattogtilbudet inngår også i denne anskaffelsen. Å kjøpe tog er en omstendelig prosess. Forberedelsene til kjøp av tog tar gjerne ett til to år. Deretter tar det fire–fem år før nye tog kan settes i drift.

En aldrende togflåte

Norske tog har i 2020 startet opp to nye trafikkpakker, i tillegg til den som hadde oppstart på slutten av 2019. De tre trafikkpakkene dekker fjerntogstrekningene i Norge: Sørlandsbanen, Dovrebanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen og Bergensbanen.

De tre operatørene på disse trafikkpakkene – Go-Ahead, SJ Norge og Vy Tog - leier togsett av Norske tog. Kjøretøyene på alle de tre fjerntogstrekningene begynner å nærme seg sin tekniske og økonomiske levealder. De eldste togsettene er over 40 år gamle. Gjennomsnittsalderen på togflåten er nå på 19,1 år. Det er en del sprekkdannelser på noen av togene, og det tar tid og koster penger å reparere dem. Fra 2025 vil flere av togene ikke kunne benyttes på strekninger der det digitale signalanlegget ERMTS da vil være utbygget.

Norske tog mener det er på høy tid at disse togsettene erstattes med nye tog, både for å møte behovet

for utskifting av gammelt togsett og for å møte den forventede trafikkveksten på disse strekningene. Norske tog mener også det er kostnadseffektivt å standardisere togflåten, ved å redusere dagens 17 togtyper til tre hovedtyper:

1. Lokaltog, type 77
2. Regiontog, type (74, 75 og 76 (dagens Flirt)
3. Fjerntog, type 79

Norske tog har i 2020 startet arbeidet med å anskaffe opp mot 100 nye fjerntog. Fornyelse av nattogtilbudet inngår også i denne anskaffelsen.

Innspill til langtidsplanen

På bakgrunn av dette leverte Norske tog i mai en langtidsplan for toganskaffelser til Jernbanedirektoratet, både for lokal-, regional- og fjerntogstrekninger. Totalt – for både lokal-, regional- og fjerntogstrekningene – mener Norske tog det er behov for 187 nye togsett for å kompensere for de togsettene som må fases ut. I tillegg mener selskapet at det er behov for ytterligere 67 togsett for å ta unna den antatte trafikkveksten frem mot 2033 (pre-Covid-19 estimat). Totalt er det snakk om anskaffelse av nye tog til mellom 30-50 milliarder kroner.

Norske tog har i 2020 startet arbeidet med anskaffelse av fjerntog for Dovrebanen, Sørlandsbanen, Bergens-

banen og Nordlandsbanen. Dersom alt går etter planen, vil de første togene bli levert i 2026 og 2027. Deretter vil de resterende togene leveres fortløpende frem til 2033. Totalt anslår Norske tog at det er behov for opp mot 100 nye togsett for å fase ut alle gamle fjerntog.

Inviterte til dialog

I september arrangerte Norske tog en dialog- og innspillkonferanse, der en rekke aktører ble invitert til å komme med sine ønsker om hva de nye fjerntogene skal inneholde. Fra operatørenes side er det et stort ønske

om nye fjerntog med god komfort, vendbare seter, lekeområder og god nok plass for rullestol på gangen i vognene. Attraktive restaurantvogner og mulighet til å bestille mat til togsetet er også etterspurt. I tillegg ønskes flere sovekupeer eller stoler som kan legges helt ned for å sove i.

For Norske tog er slike innspill meget nyttig i planleggingen av anskaffelse av fjerntogene. I 2021 fortsetter arbeidet med anskaffelsen.







Eierstyring og
selskapsledelse

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

Område	Følg	Forklar
Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse	Selskapet er heleid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet (SD) og driver sin virksomhet i tråd med selskapets vedtekter. Styret påser at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll og ved å behandle selskapets strategi.	
Virksomhet	Selskapets formål er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for utleie til persontogoperatører i Norge, samt virksomhet som står naturlig i sammenheng med dette. Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis. Selskapet har vedtatt retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.	
Selskapskapital og utbytte	Norske tog har pr 31.12.20 en egenkapital på 3 163 mill. kroner. Selskapet legger opp til å ha en egenkapitalandel som ligger over 20 prosent. Inntjeningsmodellen og planer om betydelig investeringer i nytt togmateriell betyr at styret ikke vil foreslå utbytte i kommende strategiperiode.	
Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående	Selskapet har kun en aksjeklasse. Alle aksjene eies av den norske stat og forvaltes av SD. Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i de etiske retningslinjer og instruksjer for styret og administrerende direktør.	
Fri omsettelighet	Alle aksjene er eiet av SD	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant
Generalforsamling	Den norske stat ved SD er generalforsamling. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. Minimum styreleder, administrerende direktør og revisor deltar på møtet. Innkalling til generalforsamling sendes aksjonær senest 21 dager før tidspunkt for generalforsamling. Påmeldingsfrist settes nært opptil dato for avholdelse av generalforsamling. Generalforsamlingen åpnes av styrets leder. Deretter velger generalforsamlingen møteleder.	
Valgkomité	Generalforsamlingen består av SD, og har ikke oppnevnt en valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser SD har for sammensetning av styrer i heleide selskaper. Styreleder innstilles av generalforsamlingen. Ansatte valgt styremedlem velges av og blant de ansatte.	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant

Område	Følg	Forklar
Bedriftsforsamling og styret, sammensetning og uavhengighet	Norske tog AS har ikke bedriftsforsamling. Styret har i 2020 bestått av tre aksjonærvalgte medlemmer hvorav to er kvinner og en er mann. Ansattevalgt styremedlem er ikke del av ledergruppen. Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet.	NUES-kravene på dette området anses ikke som relevant.
Styrets arbeid	Styret har møte minimum seks ganger i året, hvorav en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. Antallet møter i 2020 var 10. Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse. Styret har også opprettet eget revisjonsutvalg.	
Risikostyring og internkontroll	Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan. For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten. Det er utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.	
Godtgjørelse til styret	Godtgjørelse til styret fastsettes i generalforsamling. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig. Styremedlemmer eller selskaper de er tilknyttet, har ikke påtatt seg særskilte oppgaver for selskapet.	
Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet	Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet finnes i note 22. I samsvar med vedtektene har styret utarbeidet en erklæring om lederlønninger. Administrerende direktør har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for selskapets øverste ledelse innenfor statens «Retningslinjer for ansettelsesvilkår for ledere i statlige foretak og selskaper med statlig eierandel», og de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret. Styrets erklæring om lederlønn behandles som egen sak i generalforsamling.	
Informasjon og kommunikasjon	Selskapet er heleid av staten. Verdipapirlovgivningen og annet regelverk knyttet til likebehandling av aktører i verdipapirmarkedet er ikke relevant. Det er ikke etablert en finansiell kalender. Selskapet offentliggjør imidlertid års- og halvårsrapporter på sin hjemmeside.	Kravene er bare delvis relevante for selskapet, men følges for offentliggjøring av rapporter.

Område	Følg	Forklar
Selskaps- overtakelse	Selskapet er heleid av staten og kategoriseres som et kategori 3-selskap.	NUES-kravene på dette området anses ikke som relevant.
Revisor	<p>Norske tog AS har en uavhengig revisor som er valgt av generalforsamlingen. Revisor deltar på styremøtet som behandler årsregnskapet.</p> <p>Revisors levering av tilleggstjenester presenteres årlig for styret.</p> <p>Norske tog AS har i tillegg en internrevisor.</p>	







Styrets årsberetning

Sammendrag av resultat og utviklingstrekk for Norske tog AS i 2020

Norske tog har i 2020 har et høyt aktivitetsnivå, der selskapet har jobbet parallelt med to store anskaffelser. Regjeringen har en betydelig satsing på jernbane i Norge, og dette gir seg utslag i aktivitetsnivået til Norske tog.

I 2020 har Norske tog hatt vellykkede oppstarter av to trafikkpakker og i september mottok selskapet nummer 123 av i alt 150 Flirt-togsett som er bestilt fra Stadler. Selskapet har jobbet med konkurransen knyttet til anskaffelsen av 30 nye lokaltog, med opsjon på ytterligere 170 tog. I 2020 startet også forberedelsene til anskaffelse av nye fjerntog for Dovrebanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen.

Norske tog har i 2020 utarbeidet et faglig innspill til Jernbanedirektoratet i form av en langtidsplan for togsanskaffelser frem mot 2033. Norske tog anslår i sin langtidsplan at det er behov for 254 nye togsett frem mot 2033, for å møte ventet trafikkvekst og behov for utskifting av gammelt togmateriell. Norske tog anbefaler å standardisere togflåten i tre hovedtyper – lokaltog, regiontog og fjerntog - en kraftig reduksjon fra dagens 17 togtyper.

Økonomisk utvikling i Norske tog

Norske tog har i 2020 et positivt årsresultat etter skatt på 99 MNOK, ned fra 222 MNOK i 2019. Resultatnedgangen skyldes et høyt aktivitetsnivå, nyanskaffelser av lokaltog og prosjekter knyttet til planlegging av nye fjerntog, kombinert med noe lavere inntekt på utleie av tog (23 MNOK). I 2020 overtok Norske tog kostnadene for forsikring av togene. I leieavtalen fra etablering av selskapet var det Vy Konsern som selv forsikret togene. I de nye leieavtalene ligger forsikring av togene hos Norske tog. Forsikring av tog utgjør 62 millioner kroner i 2020.

Finansresultatet ble 65 MNOK svakere i 2020 enn i 2019. Hovedforklaringen er verdiendringer på lån, som utgjør -68 MNOK i 2020. Resultatet gir en avkastning på bokført egenkapital på 3,2 % (7,8 %). Selskapet har et langsiktig mål om 5 % avkastning på egenkapitalen over tid. Resultat vil kunne variere på grunn av investeringer i nye togsett eller modifikasjoner på eksisterende kjøretøy.

Netto kontantstrøm fra driften er 1 112 MNOK i 2020, mot 976 MNOK i 2019. Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 840 MNOK (1 416 MNOK). Selskapets arbeidskapital er -70 MNOK (1 232 MNOK). Arbeids-

kapitalen er i hovedsak endret grunnet anskaffelser og nedbetaling av gjeld. Balansen (gjeld og egenkapital) er 11 560 MNOK i 2020, mot 13 610 MNOK i 2019. Balansen er lavere som følge nedbetaling av gjeld.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 3 164 MNOK (3 065 MNOK). Egenkapitalandelen er 27 prosent. Fri egenkapital utgjør 764 MNOK (665 MNOK).

Fortsatt drift

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

Formål med virksomheten

Norske tog anskaffer, eier og forvalter togmateriell. Selskapet inngår avtaler om utleie av togmateriell med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Dette gir lave etableringsbarrierer for togoperatører og bidrar til konkurranse om persontogtrafikken på like vilkår.

Statens begrunnelse for eierskapet i Norske tog er å ha en aktør som kan tilby togmateriell på konkurranse- nøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av togmateriell.

Kvaliteten og størrelsen på materiellparken til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Togoperatørene betaler Norske tog for leie av materiell i henhold til de betingelser som følger av Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene.

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

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

Mål og strategier

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

Norske tog skal utarbeide planer for å møte kapasitetskrav og trafikkvekst for eksisterende og fremtidige kontrakter. Selskapet har utarbeidet en leieavtale som

skal ligge til grunn for utleie av kjøretøy til alle operatører. Kjøretøystrategien til Norske tog skal bidra til å sikre standardisering og optimalisering av kjøretøy og systemer.

Selskapet skal også gi råd vedrørende forhold i grensesnittet mellom kjøretøy og infrastruktur/ verksteder, og ha ledende kompetanse på anskaffelse av kjøretøy og systemer. Norske tog skal til enhver tid følge med på den teknologiske utviklingen og ha oversikt over nye teknologiske løsninger i sektoren.

Internkontroll

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

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

Personal, likestilling og ytre miljø

Norske tog gjennomfører en årlig medarbeiderundersøkelse. Årets undersøkelse viser at medarbeiderne i Norske tog oppgir et snittskår på 72 når det gjelder Arbeidsglede, noe som representerer en oppgang fra 69 i 2019. På «Lojalitet» er det et snittskår på 80, som er på samme nivå som i 2019. I sum viser det at Norske togs medarbeidere har medium til høy skår på arbeidsglede og lojalitet til selskapet.

Norske tog arbeider målrettet med kompetanseutvikling og involvering av selskapets ansatte. Sykefraværet er fortsatt lavt med et gjennomsnitt 3,3 prosent for 2020. Selskapet ansatte seks medarbeidere og takket av en medarbeider i 2020. Antall årsverk har økt med fem siden 2019.

Norske togs materiell har i 2020 ikke vært involvert i alvorlige ulykker eller hendelser. Det er ikke meldt om skader på ansatte i Norske tog eller reisende som følge av feil eller mangler på kjøretøy.

Norske togs styre har i 2020 bestått av samme personer som for 2019, tre aksjonærvalgte medlemmer, hvorav to er kvinner og en er mann, og en ansattvalgt representant. Selskapet har som mål å ha en god kjønnsbalanse i organisasjonen. Dette skal oppnås gjennom systematisk arbeid for å rekruttere flere kvinner.

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

Framtidsutsikter

Norske tog har en viktig rolle i å legge til rette for at jernbanen er et attraktivt transporttilbud, både på lokal-, regional- og fjerntogtrafikken. Å bidra til at flere reisende velger tog fremfor bil, buss eller fly er viktig for å få ned de samlede klimautslippene fra transport.

2020 har vært preget av strenge smittevernstiltak knyttet til Covid-19, der store deler av befolkningen har jobbet hjemmefra. Dette har medført dramatiske konsekvenser for togtrafikken, da etterspørselen etter togreiser i persontrafikken ble redusert med 80-90 prosent de første månedene etter utbruddet i mars. Antall reisende har holdt seg på et lavt nivå ut 2020. Operatørene har blitt pålagt å redusere setekapasiteten for å redusere smitterisiko. Samferdselsdepartementet har valgt å dekke 85 prosent av togselskapenes økonomiske tap i 2020 og frem til juni 2021, for å sikre opprettholdelsen av et godt togtilbud til de reisende. Det er stor usikkerhet knyttet til trafikk og støttetiltak fremover.

Før pandemien anslo Jernbanedirektoratet en økning i passasjerreiser fra 80,4 millioner i 2019, til 112 millioner i 2033. Dette tilsvarer en økning på nesten 40 prosent. Spørsmålet blir om denne veksten vil realiseres i årene fremover, dersom folk venner seg til å jobbe mer fra hjemmekontor og reise mindre, både i jobb og fritid.

I 2021 fortsetter Norske tog arbeidet med følgende prosjekter:

- I 2021 vil de 14 bimodale togsettene som er anskaffet, bli satt i trafikk av SJ Norge på Trønderbanen og strekningen Trondheim-Røros.
- Installeringen av det digitale signalanlegget ERMTS om bord i togene fortsetter for fullt i 2021.
- Norske tog fortsetter også arbeidet med installeringen av mobilforsterkere. Innen 2022 skal alle tog på strekningene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, Trondheim-Bodø ha fått installert mobilforsterkere. Region- og lokaltogene på Østlandsbanen har det allerede.
- I 2021 kommer Norske tog til å prioritere arbeidet med å anskaffe nye fjerntog for strekningene Dovrebanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen.

Risiko

Finansiell risiko

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

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

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

Etter etablerte målsetninger skal 150 % av kapitalbehovet for selskapet i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Selskapet har en målsetning om å ha en fri likviditetsbeholdning på omtrent 300 MNOK.

Norske tog gikk i 2019 ut i markedet med sin første utstedelse av et grønt obligasjonslån på 1,3 milliarder kroner. Rammeverket til lånet bygger på prinsippene til The International Capital Market Association (ICMA) Green Bond Principles fra 2018 og oppnådde høyeste vurdering fra CICERO, såkalt «mørkegrønn». Norske tog opplevde stor interesse i finansmarkedet etter å delta i lånet. Norske tog fikk gjennom utstedelsen av det grønne obligasjonslånet inn flere utenlandske investorer på lånesiden. Selskapet har også fått flere nye investorer - både norske og utenlandske - som kun investerer i klimavennlige prosjekter.

Norske tog har investert pengene som ble hentet inn i 75 elektriske Flirt-togsett, produsert av Stadler. Norske tog har i 2020 fått utarbeidet fire indikatorer som selskapet skal rapportere på fremover, og slik sikre at lånet blir

investert i henhold til hensikten. De fire indikatorene Norske tog skal rapportere på er: redusert CO2-utslipp, antall elektriske tog som er anskaffet, økt passasjerkapasitet og økt passasjerkilometer.

Kreditt risiko

Staten har gått inn med støttetiltak til operatørene etter 12. mars da antall reisende ble redusert med 80-90 prosent som følge av nedstengning. Med utgangspunkt i lavere inntekter til operatørene er det usikkerhet knyttet til leieinntekter for Norske tog.

Operasjonell risiko

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

Norske togs ansvar er å opprettholde den tekniske levetiden på alle kjøretøy selskapet eier. Risikoen for selskapet er mangel på finansiering for å opprettholde levetiden gjennom midtlivoppgraderinger og andre modifikasjoner. For at Norske tog skal kunne levere på våre oppgaver må vi ha en finansieringsmodell som gir nok leieinntekter og avkastning til at selskapet kan gjøre nødvendige anskaffelser i tide og ha rom for nødvendig oppgraderinger. I tillegg er det en risiko for selskapet at det ikke får tilgang på materiellet til riktig tid for å gjøre større oppgraderinger eller endringer.

Ved anskaffelser av kjøretøy er særnorske krav fordyrende, og små serier vil også være med på å øke prisen.

Tekniske oppgraderinger er en viktig mulighet for Norske tog til å påvirke kjøretøyenes egenskaper med hensyn til både energiforbruk og driftssikkerhet. Norske tog har fått innvilget restverdisikring for å gjennomføre en slik oppgradering for Type 72, en togtype som trafikkerer på Østlandet og Jærbanen.

Ved gjennomføring av midtlivoppgradering av Type 72, er det planlagt at to og to togsett tas ut av drift og oppgraderes. Da det kun er to reservesett med tog av denne typen vil det i denne perioden være begrenset tilgjengelighet for reservemateriale om det skulle dukke opp uforutsette hendelser. Tilgjengelighet av kjøretøyene

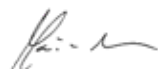
vil også være en utfordring ved gjennomføring av blant annet installasjon av mobilforsterkere, togradioer og ERTMS.

Norske tog inngikk derfor i desember en intensjonsavtale med Flytoget om kjøp av seks togsett. Norske tog planlegger å demontere et av de seks togsettene. Reserve-delene fra det demonterte togsettet skal brukes til å sikre leveranse av kritiske komponenter til togoperatørene.

Oslo, 10. februar 2021




Annette Malm Justad
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Vidar Larsen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør



74118

4605
ASR



Regnskap

Innhold i regnskapet

Resultat	76
Balanse	77
Kontantstrømoppstilling	78
Egenkapitalutviklingen	79
Noter for årsregnskapet 2020	80
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	80
2. Inntektsinformasjon	83
3. Varige driftsmidler	83
4. Kundefordringer og andre fordringer	85
5. Finansiell risikostyring	85
6. Derivater	87
7. Finansielle instrumenter etter kategori	88
8. Kontanter og bankinnskudd	90
9. Aksjekapital og overkurs	90
10. Lånegjeld	90
11. Skatter	93
12. Personalkostnader	94
13. Pensjoner og lignende forpliktelser	95
14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	98
15. Andre avsetninger for forpliktelser	98
16. Tap på kontrakter	98
17. Av- og nedskrivninger	99
18. Andre kostnader	99
19. Finansielle poster	100
20. Urealiserte verdiendringer	100
21. Leiekostnader	101
22. Nærstående parter	103
23. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer	104
24. Betingede utfall	105
25. Hendelser etter balansedagen	105
26. Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte	105
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2020	107
APM	108
Revisors beretning	109

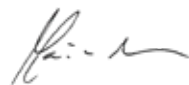
Resultat

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	2020	2019
Driftsinntekter	2	1 234 078	1 256 002
Lønn og andre personalkostnader	12	43 735	51 034
Avskrivninger og nedskrivninger	17	715 327	702 417
Andre kostnader	18	175 815	110 775
Sum driftskostnader		934 877	864 226
Driftsresultat		299 201	391 777
Finansielle poster			
Finansinntekter	19	107 195	138 144
Finanskostnader	19	-245 753	-278 667
Netto finanskostnad pensjoner	13, 19	-123	-900
Urealiserte verdiendringer	20	-33 507	34 163
Sum finansielle poster		-172 188	-107 260
Resultat før skattekostnad		127 013	284 518
Skattekostnad	11	27 970	62 636
Periodens resultat		99 043	221 882
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		99 043	221 882
Utvidet resultat			
Årets resultat		99 043	221 882
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	13	-5	10 646
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	11	1	-2 342
Periodens totalresultat		99 039	230 186
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		99 039	230 186

Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31/12/2020	31/12/2019
Varige driftsmidler	3	10 732 622	10 608 420
Sum anleggsmidler		10 732 622	10 608 420
Kundefordringer og andre fordringer	4	34 044	32 096
Derivater	6, 7	503 439	1 235 475
Kontanter og bankinnskudd	8	290 329	1 733 834
Sum omløpsmidler		827 812	3 001 405
Sum eiendeler		11 560 433	13 609 825
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	9	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		763 823	664 784
Sum egenkapital		3 163 823	3 064 784
Lån	10	6 678 566	7 196 235
Utsatt skatt	11	753 084	725 115
Pensjonsforpliktelser	13	2 635	29 130
Andre avsetninger for forpliktelser	21	38 572	8 420
Sum langsiktig gjeld		7 472 857	7 958 900
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	14	135 172	47 609
Lån	6, 10	749 046	2 530 792
Derivater	6, 7	39 535	7 739
Sum kortsiktig gjeld		923 753	2 586 140
Sum egenkapital og gjeld		11 560 433	13 609 825

Oslo, 10. februar 2021


Annette Malm Justad
Styreleder

Marianne Abeler
Styremedlem

Espen Opedal
Styremedlem

Vidar Larsen
Styremedlem

Øystein Risan
Administrerende
direktør

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK)	Noter	2020	2019
Årsresultat før skatt		127 013	284 518
Finansielle poster		180 261	107 260
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	17	715 327	702 417
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	13	-26 926	6 580
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld		116 073	-124 868
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 111 748	975 907
Kjøp av varige driftsmidler	3	-839 530	-1 416 220
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-839 530	-1 416 220
Betalte renter obligasjonslån		-292 264	-303 324
Renteinntekter		112 003	117 869
Andre finansposter		-18 304	-12 389
Opptak av kort- og langsiktig lån	10	-	1 300 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	15	-1 517 500	-1 300 000
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-1 716 065	-197 844
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		-1 443 847	-638 157
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	8	1 733 834	2 372 091
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		341	-100
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt		290 329	1 733 834

Egenkapitalutviklingen

2020 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksjekapital	Overkurs	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2020		100 000	2 300 000	664 784	3 064 784
Årets resultat		-	-	99 043	99 043
Fra utvidet resultat		-	-	-4	-4
Egenkapital 31. desember 2020		100 000	2 300 000	763 823	3 163 823

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

1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Generell informasjon

Norske tog AS ble stiftet 16. juni 2016.

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

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

Norske Tog AS har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2020 ble vedtatt av styret 10. februar 2021.

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

Rammeverk for regnskapsavleggelsen

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

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

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

Selskapsregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Viktige forutsetninger og regnskapsestimater

Anvendelse av selskapets regnskaps-

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

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

Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi

Selskapet har langsiktig gjeld, finansielle derivater og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi.

Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimater som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningene vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

Varige driftsmidler

Selskapet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer selskapet anleggsmidlenes verdi og hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikatorer på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjennomføres en nedskrivningsvurdering. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn.

Estimerte avsetninger for tap på kontrakter

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

Pensjonsforpliktelser

Selskapet har i løpet av regnskapsåret 2020 gjort opp pensjonsforpliktelsen

overfor Statens Pensjonskasse og har ved utgangen av året ingen forpliktelser til denne ordningen.

Selskapet har en driftspensjon for ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis ansatte pensjonerer seg før de fyller 67 år.

Segmentinformasjon

Norske tog AS har kun et segment ved utleie av tog.

Valuta

Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta

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

Selskapets virksomhet drives kun i Norge.

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

Inntektsføring

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

Varige driftsmidler

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

Etterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflytte selskapet og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

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

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

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

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

Ved enkelttilfeller kan det forekomme at noen driftsmidler har mindre levetid igjen enn de nedenfor nevnte 10 år; da vil avskrivningstiden være forventet levetid på driftsmiddelet.

Kjøretøy 10 – 30 år

Bruksrettigheter (IFRS 16) 2 – 12 år

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

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

IFRS 16 Leasing

IFRS 16 hadde virkningstidspunkt fra 1. januar 2019.

Utleie

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

Innleie

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

Nedskrivning

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

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

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

Derivater og sikring

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

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

De finansielle derivatene bokføres i henhold til IFRS 9.

Finansielle eiendeler holdt for handelsformål

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

Fordringer

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

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

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

Norske tog AS fikk i løpet av desember 2019 en ny hovedkunde; Go-Ahead Norge AS som nå opererer Trafikkpakke Sør (startet 15. desember 2019). SJ Norge AS opererer Trafikkpakke Nord (startet 8. juni 2020). Vy tog opererer nå Trafikkpakke Vest, oppstart var 13. desember 2020. VyGruppen AS opererer resten av trafikkpakkene i Norge. Norske tog har ikke identifisert behov for å øke tapsavsetningen på fordringene per 31.12.2020.

Kontanter og bankinnskudd

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

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

Lån

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

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

Selskapet har flere obligasjonslån hvor det er inngått tilhørende rente- og valuta-swapper. Der måling og rapportering til bruk av opsjon for måling til virkelig verdi gir mer relevant informasjon ved at inkonsistent måling av lån og tilhørende renteswap elimineres, eller i vesentlig grad reduseres, legges dette prinsippet til grunn for rapportering. Valg av prinsipp gjøres ved opptak av hvert enkelt lån og er bindende i lånets løpetid.

I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra VyGruppen AS, overtok Norske tog AS lån den 9. desember 2016.

Selskapet overtok følgende forpliktelser med følgende verdier:

Obligasjonslån nominell verdi: 5 886 250TNOK

Obligasjonslån virkelig verdi: 7 561 273TNOK

Skatt

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

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

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

Pensjonsforpliktelser

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

Selskapet har i løpet av 2020 gjort opp sine forpliktelser overfor Statens Pensjonskasse.

Annen kortsiktig gjeld

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

Vurdering av virkelig verdi

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

Nivå 1

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

Nivå 2

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

Nivå 3

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

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

Endringer i regnskapsprinsipper, nye standarder og fortolkninger

Nye og endrede standarder og fortolkninger som er tatt i bruk

Endringer i IAS 1 Presentasjon av finansregnskap og IAS 8 Regnskapsprinsipper, endringer i regnskapsestimater og feil

Vesentlighet defineres konsistent i standardene og rammeverket. Det klargjøres når informasjon er vesentlig og det tas inn nærmere veiledning i IAS 1 om uvesentlig informasjon.

Endringer i IFRS 7, IFRS 9 (og IAS 39) – referanserentereform

Endringer gir visse lettelsers knyttet til referanserentereformen. Lettelsene

gjelder sikringsbokføring og medfører at reformen generelt sett ikke medfører at sikringsbokføring blir avsluttet. Enhver ineffektiv sikring skal likevel fortsatt bli resultatført.

Revidert konseptuelt rammeverk for finansiell rapportering

IASB har kommet med et revidert konseptuelt rammeverk som vil bli brukt til standardsetting med umiddelbar virkning.

Annet

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

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

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

IFRS 17 Forsikringskontrakter

IFRS 17 er vedtatt av IASB i 2017 og erstatter IFRS 4 Forsikringskontrakter. IFRS 17 prinsipper for innregning, måling, presentasjon og opplysninger forsikringskontrakter. Den nye standarden er vurdert å ikke være av betydning for selskapets virksomhet. Ikrafttredelsestidspunktet er 1. januar 2023.

Annet

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

2. Inntektsinformasjon

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

Salgsanalyse per kategori	2020	2019
Leasing inntekter	1 232 423	1 255 228
Andre driftsinntekter	1 654	774
Sum	1 234 078	1 256 002

Informasjon om viktige kunder

I løpet av 2020 har selskapet fått 2 nye kunder. 8. juni startet Trafikkpakke 2 Nord (Oslo-Bodø), der SJ Norge AS er operatør. Den 13. desember startet Vy tog Trafikkpakke 3 Vest (Oslo-Bergen). Disse 2 selskapene, sammen med VyGruppen AS og Go-Ahead AS, står for 100 prosent av utleieinntektene.

Oversikt over fremtidige leieavtaler (nominelle tall)	2020	2019
Leieavtaler neste 12 måneder	1 248 429	1 237 743
Leieavtaler de neste 2-5 år	2 861 537	2 894 547
Leieavtaler lengre enn 5 år	1 114 525	776 636
Sum	5 224 491	4 908 926

Utleie

Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. For utleiekontrakter medfører IFRS 16 kun mindre endringer i opplysningskrav. Norske tog AS eier togene som leies ut og vil i henhold til IFRS16.C14 ikke foreta noen justeringer i regnskapsføringen ved overgangen.

3. Varige driftsmidler

	Maskin og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 1. januar 2020						
Akkumulert anskaffelseskost	47 880	11 730 461	978 076	15 373	10 824	12 782 614
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-41 867	-2 131 031	-	-	-1 296	-2 174 194
Sum	6 103	9 599 430	978 076	15 373	9 528	10 608 420
Året 2020						
Inngående balanse	6 013	9 599 430	978 076	15 287	9 528	10 608 420
Implementeringseffekt IFRS 16	-	-	-	-	-	-
Tilgang	385	-1 064	328 018	476 251	35 940	839 530
Overført mellom anleggsgrupper	33 730	792 883	-412 260	-414 353	-	-
Årets avskrivninger	-2 716	-708 620	-	-	-3 991	-715 327
Sum	37 412	9 676 355	893 834	83 545	9 528	10 732 622

	Maskin og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 31. desember 2020						
Akkumulert anskaffelseskost	81 995	12 516 006	893 834	83 545	46 764	13 622 144
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-44 583	-2 839 651	-	-	-5 287	-2 889 521
Sum	37 412	9 676 355	893 834	83 545	41 477	10 732 622

Balanse 1. januar 2019						
Akkumulert anskaffelseskost	46 693	10 803 140	480 053	15 287	-	11 345 173
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-36 385	-1 424 995	-	-	-	-1 461 380
Sum	10 308	9 378 145	480 053	15 287	-	9 883 793

Regnskapsåret 2019						
Inngående balanse	10 308	9 378 145	480 053	15 287	-	9 883 793
Implementeringseffekt IFRS 16	-	-	-	-	10 824	10 824
Tilgang	-	-	960 198	456 022	-	1 416 220
Overført mellom anleggsgrupper	1 187	916 924	-462 175	-455 936	-	-
Årets avskrivninger	-5 482	-695 639	-	-	-1 296	-702 417
Sum	6 013	9 599 430	978 076	15 373	9 528	10 608 420

Balanse 31. desember 2019						
Akkumulert anskaffelseskost	47 880	11 730 461	978 076	15 373	10 824	12 782 614
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-41 867	-2 131 031	-	-	-1 296	-2 174 194
Sum	6 013	9 599 430	978 076	15 373	9 528	10 608 420

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

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

Delleveranse tog:

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

Anlegg under utførelse:

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

Maskiner og utstyr:

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

Balanseførte renter for 2020 er 26 670 TNOK (2019: 22 980 TNOK). Rentesatsen for 2020 er gjennomsnittlig 2,93 % (2019: 2,22 %).

4. Kundefordringer og andre fordringer

	2020	2019
Kundefordringer	24 192	7 349
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	24 192	7 349
Forskuddsbetalinger	0	1 870
Andre fordringer	9 851	22 877
Sum kundefordringer og andre fordringer	34 044	32 096
Sum	34 044	32 096

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2020	2019
Forfalte fordringer på balansedagen	21 137	7 268
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	20 397	7 268
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	-	-
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	741	-

5. Finansiell risikostyring

Kapitalforvaltning

Selskapets mål for kapitalforvaltningen er lav risiko og trygge fortsatt drift. Selskapet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid. Selskapet har ikke hatt kortsiktige plasseringer utover innskudd i bank i 2019 eller i 2020.

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

Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisrisiko), kredittisiko og likviditetsrisiko. Selskapets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimalisere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finan-

sielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike prosjektene.

Markedsrisiko Valutarisiko

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

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

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

Renterisiko

Renterisiko er risiko for et finansielt instruments virkelige verdi eller fremtidige

kontantstrømmer vil svinge på grunn av endringer i markedsrenten.

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

Selskapet har som mål å sikre omtrent 70 % av renter og 100 % av valuta i låneporteføljen. Per 31.12.2020 har 18 % av selskapets låneportefølje flytende rente; hvor man bruker 3MNIBOR.

Rentederivater er eksponert mot endring i rentenivået, endring i virkelig verdi resultatføres da det ikke benyttes sikringsbokføring.

Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2020

Renterisiko beregnes med utgangspunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende

renteswapper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 152 MNOK.

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

Norske tog benytter referanserenter i låneavtaler og derivatkontrakter og selskapet er i hovedsak eksponert mot NIBOR og CHF LIBOR. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanserenter anses som lav siden selskapet har en høy fastrenteandel. Selskapet benytter seg ikke av sikringsbokføring.

Likviditetsrisiko

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

Selskapets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter, ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm.

Norske tog reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved spredt forfallsstruktur, tilgang til flere finansieringskilder i Norge og internasjonalt, samt tilstrekkelig likviditet til å dekke planlagt drifts-, investerings-, og refinansieringsbehov uten opptak av

ny gjeld innenfor en tidsperiode på 12 måneder. Likviditeten består av bankinnskudd og en revolverende trekkrettighet på 2 000 MNOK som forfaller i oktober 2022.

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på henholdsvis A+ (stable). Den høye kredittratingen gir Norske tog god tilgang på fremmedkapital. Ikke mer enn 25% av selskapets gjeld skal forfalle til betaling innenfor en 12 måneders periode, og gjennomsnittlig gjenværende løpetid (durasjon) på låneporteføljen skal være ca. 2-5 år.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2020:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år (2021)	2 - 5 år (2023-2025)	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	22 285	27 369	75 564	26 408
Lån	600 000	350 000	2 864 702	3 300 000
Derivater			-495 702	
Fremtidige rentebetalinger*	181 534	164 345	434 266	201 855
Nye tog	1 028 000	703 000	15 000	-
Varige driftsmidler	242 000	83 000	270 000	3 000

*) Basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2020

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2019:

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

*) Basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2019

Kredittrisiko

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

Selskapet har per 31.12.2020 fire store kunder, VyGruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. VyGruppen AS (som eier 100 % av Vy tog AS) er eid 100 % av Samferdselsdepartementet. Viser til note 24 ved omtale av Covid-19

og påvirkning for kundene til Norske tog under pandemien. Norske tog vil følge nøye med på utviklingen innen persontransport med tog fremover. Reisedmønstrene kan ha endret seg permanent eller bruke en del tid på grunn av Covid-19 pandemien, før de er tilbake til det som tidligere var normalt.

Norske tog har også motpartsrisiko i rente- og valutaderivater og har fokus på denne risikoen i finansielle transaksjoner ved å bevisst spre eksponeringen på flere motparter.

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

Når man har overskuddslikviditet, kan den bli plassert i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid.

Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2020	2019
Bankinnskudd	290 329	1 733 834
Finansielle derivater	503 439	1 235 475
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	34 044	32 096
Sum	827 812	3 001 405

6. Derivater

	2020		2019	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutaswapper	503 439	-	1 228 271	-
Rente swapper	-	39 535	7 203	7 739
Sum	503 439	39 535	1 235 475	7 739

Av eiendelene så er 495 702 TNOK langsiktig (2019: 436 854 TNOK) og 7 737 TNOK kortsiktig (2019: 791 417 TNOK). Selskapet benytter ikke sikringsbokføring. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende.

Rente- og valutaswapper

Norske tog har siden opprettelsen av selskapet utstedt lån i obligasjonsmarkedet. Obligasjonslån med løpetid over 5 år tas opp i fast rente. Omtrent 1/3 av utstedelsene fra Norske tog har vært 5 års løpetid eller kortere, og er tatt opp til flytende rente. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutaavtaler. Videre benytter Norske tog rentebytteavtaler på lån i norske kroner for å redusere renterisikoen og oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Bytteavtaler med vesentlig verdi i årsregnskapet er knyttet til et utestående CHF obligasjonslån til fast rente, som er swappet til 6 måneders NIBOR på dag en for hele løpetiden av lånet. Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2020 var 1 569 MNOK (2019: 3 487 MNOK). Per 31. desember 2020 varierte den faste renten fra 1,92 % til 2,35 % (2019: 1,92 % til 2,35 %) og de flytende rentesatsene var i hovedsak 3M og 6M NIBOR + margin.

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

7. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Derivater	503 439	1 235 475			503 439	1 235 475
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	34 044	32 096	34 044	32 096
Kontanter og bankinnskudd	-	-	290 329	1 733 834	290 329	1 733 834
Sum	503 439	1 235 475	324 372	1 765 930	827 812	3 001 405

Forpliktelser 31. desember	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	1 547 937	3 803 926	5 879 675	5 923 101	7 427 613	9 727 027
Finansielle leieavtaler			42 559	9 646	42 559	9 646
Derivater	39 535	7 739		-	39 535	7 739
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld eksklusive lovpålagte forpliktelser			129 632	44 808	129 632	44 808
Sum	1 587 472	3 811 665	6 051 866	5 977 555	7 639 339	9 789 220

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2020:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater	-	503 439	-	503 439
Sum eiendeler	-	503 439	-	503 439
Lån og påløpte renter	-	1 547 937	-	1 547 937
Derivater	-	39 535	-	39 535
Sum forpliktelser	-	1 587 472	-	1 587 472

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

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

Oversikt obligasjonslån:

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
Luxembourg SE	NO0010703457	300 MNOK	12.02.2021	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010837263	300 MNOK	26.11.2021	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635360	350 MNOK	24.01.2022	Amortisert kost
SIX Swiss Exchange	CH0210891989	125 MCHF	02.05.2023	Virkelig verdi
Luxembourg SE	NO0010837271	550 MNOK	26.02.2024	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010837289	650 MNOK	26.11.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010703556	500 MNOK	18.02.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635428	1150 MNOK	20.01.2027	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010823792	750 MNOK	12.06.2028	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870009	400 MNOK	11.03.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870017	900 MNOK	11/12/ 2029	Amortisert kost

Opplysninger om virkelig verdi (som beskrevet i i prinsippnoten):

Nivå 1: Virkelig verdi måles ved å bruke kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

Nivå 2: Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.

Nivå 3: Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markedsdata.

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

8. Kontanter og bankinnskudd

	2020	2019
Kontanter og bankinnskudd	290 329	1 733 834

Herav bundne skattetrekksmidler 1 984 TNOK (2019: 1 904 TNOK)

9. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Aksjekapital	Overkurs(TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2020	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2020	100	100 000	2 300 000	2 400 000

Selskapet har kun én aksjeklasse, hver aksje er pålydende NOK 1 000 000,-.

10. Lånegjeld

Langsiktige lån	2020	2019
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	1 435 190	1 352 859
Obligasjonslån målt til amortisert kost	5 243 376	5 843 376
Sum	6 678 566	7 196 235

Kortsiktige lån	2020	2019
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	749 046	2 530 792
Andre lån	-	-
Sum	749 046	2 530 792
Sum lån	7 427 613	9 727 027

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2020	Kortsiktig gjeld-VV	Kortsiktig gjeld-Amort. Kost	Langsiktig gjeld-VV	Langsiktig gjeld-Amort. Kost
Inngående balanse lån til virkelig verdi	2 451 067	79 725	1 352 859	5 843 376
Opptak av nye lån				
Nedbetaling av lån	-1 517 500			
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi		600 000		-600 000
Amortisering av virkelig verdi			-35 878	
Endring påløpte renter		-43 425		
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-747 628			
Endring virkelig verdi	-73 192		118 209	
Sum lån	112 747	636 299	1 435 190	5 243 376
		749 046		6 678 566

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

Nominell verdi langsiktig rentebærende gjeld	2020	2019
1. januar	8 129 626	8 129 626
Endring under året	-1 517 500	-
31. desember	6 612 126	8 129 626

Selskapet betalte i løpet av 2020 ned et lån på 1 517 500TNOK; mens ingen nye lån ble tatt opp dette året. I løpet av 2019 ble et lån på 1 300 000TNOK betalt samt et nytt obligasjonslån på 1 300 000 TNOK ble tatt opp.

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

Norske tog har en syndikert trekkfasilitet på 2 000 MNOK som har et covenants krav om minimum egenkapitalandel på 20 %. For verdi på lån ved overtakelse fra Vygruppen i 2016 – se prinsippnoten.

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

Forfall kortsiktige lån er som følger:	2020	2019
6 måneder eller mindre	300 000	1 517 500
Over 6 måneder	300 000	-

Forfall for langsiktige lån er som følger:	2020	2019
Mellom 1 og 2 år (år 2021)	350 000	950 000
Mellom 2 og 5 år (årene 2022-2024)	2 368 750	1 319 000
Over 5 år (fra 2025-)	3 300 000	4 350 000

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2020	2019
Obligasjonslån NOK	2,87	2,94

Selskapet har sikret all eksponering i CHF.

Balanseført verdi av selskapets lån i ulike valutaer er som følger:	2020	2019
NOK	6 154 648	6 196 255
CHF	1 272 965	3 530 772
Sum	7 427 613	9 727 027

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2020	2019
Flytende rente		
- Utløper innen ett år		
- Utløper etter mer enn ett år	2 000 000	2 000 000
Sum	2 000 000	2 000 000

Norske tog sin langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til oktober 2022.

11. Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2020	2019
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-27 969	-64 978
Skattekostnad	-27 969	-64 978
Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2020	2019
Årsresultat før skatt	127 014	284 518
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	27 943	62 594
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	27	42
Skattekostnad	27 970	62 636
Effektiv skattesats	22%	22%

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2020	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)				
Driftsmidler	-4 700 555	-512 322	-	-5 212 877
Fordringer	-147	-337	-	-484
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-34 164	-67 671	-	33 507
Pensjonsforpliktelse	27 130	-24 500	5	2 635
Underskudd til framføring	1 411 757	341 268	-	1 753 428
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 295 979	-127 138	5	-3 423 112
Netto midlertidige forskjeller	-3 295 979	-127 138	5	-3 423 112
Netto utsatt fordel/forpliktelse 22 %	-725 115	-27 970	1	-753 085
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22 %	-725 115	-27 970	1	-753 085

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2019	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)				
Driftsmidler	-4 130 867	-569 688	-	-4 700 555
Fordringer	-	-147	-	-147
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-20 371	-13 793	-	-34 164
Pensjonsforpliktelse	27 890	9 885	-10 646	27 130
Underskudd til framføring	1 122 723	338 058	-	1 460 781
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 000 625	-235 685	-10 646	-3 246 955
Netto midlertidige forskjeller	-3 000 625	-235 685	-10 646	-3 246 955
Netto utsatt fordel/forpliktelse 22 %	-660 137	-62 636	-2 342	-725 115
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22 %	-660 137	-44 243	-2 342	-725 115

12. Personalkostnader

	2020	2019
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	40 171	36 539
Pensjonskostnader – ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 13)	-2 788	6 726
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 13)	2 081	2 024
Andre personalkostnader	4 272	5 745
Sum	43 735	51 034

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

	2020	2019
Gjennomsnittlig antall årsverk	36	33
Gjennomsnittlig antall ansatte	36	33

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

13. Pensjoner og lignende forpliktelser

Generelt

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

Selskapet besluttet i 2018 å lukke pensjonsordningen i Norske tog ved utgangen av 2018. Alle ansatte fikk da en oppsatt rettighet i SPK, samt at fra 1.1.2019 fikk alle ansatte en ny innskuddsordning i Sparebank 1. Pensjonskostnaden for 2020 og forpliktelsen pr 31.12.20 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 2 635 TNOK, er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene. Avtalt kompensasjonsbeløp for medarbeidere som kommer dårligere ut ved avvikling av dagens pensjonsordning vil bli betalt og kostnadsført løpende. I siste kvartal 2020 fikk Norske tog krav på oppgjør av pensjonsforpliktelsen mot SPK. Forpliktelsen ble gjort opp innen utgangen av regnskapsåret.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 2 635 (2019: 3 931) TNOK har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.2020. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis de ansatte vil pensjonere seg før de fyller 67 år.

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

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2020	2019
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	-	77 800
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-	-52 601
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	-	25 199
Pensjonsforpliktelse AFP	2 635	3 931
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	2 635	29 130
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	29 130	32 296
Årets aktuarielle avvik	5	-10 646
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	- 2 875	458
Netto finansposter pensjon	123	900
Avkortning/oppgjør	-	6 121
Årets innbetaling til ordningene	-23 834	-
Pensjonsforpliktelse AFP	87	-
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 31. desember	2 635	29 130
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	-	521
Oppgjør SPK	-2 875	-
Kostnad pensjonsforpliktelser AFP	87	84
Medarbeidertilskudd til ordningene	-	6 121
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 12	-2 788	6 726
Årets finansposter pensjoner	123	900
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	-2 665	7 626
Innskuddsplaner		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad - se note 12	2 081	2 024
Totale pensjonskostnader	-585	9 650

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

De siste års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

Resultatregnskap	2020	2019	2018	2017
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	2 075	521	4 091	3 606
Kostnad pensjonsforpliktelser AFP	87	84	3 303	-
Avkortning/oppgjør	-2 875	6 121	-	-
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	-713	6 726	7 394	3 606
Resultatført estimatavvik	5	-10 646	13 423	2 774
Netto rentekostnader pensjon	123	900	311	334
Sum pensjonskostnad	-585	-3 020	21 128	6 714

Balanse

Beregnet totale pensjonsforpliktelser	-	77 800	81 726	68 232
Pensjonsmidler	-	-52 601	-52 733	-49 961
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	-	25 199	28 993	18 271
Pensjonsforpliktelse AFP	2 635	3 931	3 303	-
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	2 635	29 130	32 296	18 271

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge

	2020	2019	2018
Diskonteringsrente	1,70 %	2,30 %	2,60 %
Forventet avkastning	1,70 %	2,30 %	2,60 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	2,25 %	2,00 %	2,75 %
G-regulering	2,00 %	2,00 %	2,50 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	1,25 %	1,25 %	1,75 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2020

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortinnsrett (OMF) og utgjør 1,7 %. Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserate iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1 % (inkl karrieretillegg) og inflasjon på 1,25 % med noen individuelle tilpasninger. Regulering av pensjoner under utbetaling følger i hovedsak gjennomsnittlig lønnsvekst (tilsvarende G-regulering) fratrukket en fast faktor på 0,75.

For de demografiske faktorer er tariffene K2013 og IR 73 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførerisiko.

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

Mann 20,5 år
Kvinne 23 år

Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

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

Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

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

14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2020	2019
Leverandørgjeld	81 961	79 150
Skyldig offentlige avgifter	34 424	-55 417
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	18 786	23 876
Sum	135 172	47 609

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarende virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder kortsiktig gjeld relatert til IFRS 16, avsatte feriepenger og kostnadsavsetninger på ikke mottatte fakturaer.

15. Andre avsetninger for forpliktelser

Rettstvister

Norske tog kan bli innblandet i tvister der en del av de vil bli prøvd for rettsapparatet. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlighetsovervekt og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger i regnskapet. Pr. 31.12.2020 foreligger det ingen avsetninger i regnskapet for tapsrisiko.

16. Tap på kontrakter

Selskapet har ingen tapskontrakter på balansedagen. Tilsvarende for fjoråret.

17. Av- og nedskrivninger

	2020	2019
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 3)	711 335	701 121
Årets avskrivninger leiekontrakter (note 3,21)	3 991	1 296
Sum	715 327	702 417

Varige driftsmidler og tap på kontrakter

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

Norske togs utleie av tog baseres på bokført verdi på anleggsmidler. I tillegg blir de andre kostnadene (også kapitalkostnader) selskapet har, dekket av inntektene fra utleie på tog.

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

	2020	2019
Vekstrate	1,3 %	2,0 %
Diskoteringsrente	7,0 %	7,0 %
Lånerente	2,93 %	3,00 %

18. Andre kostnader

	2020	2019
Salgs- og administrasjonskostnader	1 116	1 094
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	3 373	3 669
Hvorav kostnader lokaler refundert fra Vy for 2017, 2018 og 2019	-1 183	-14 620
Modifikasjoner	49 401	73 488
Andre driftskostnader	123 109	47 144
Sum	175 815	110 775

Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):

Lovpålagt revisjon	517	649
Andre attestasjonstjenester	198	
Skatterådgivning		
Andre tjenester utenfor revisjon	73	821
Sum	788	1 470

Se kommentar i Note 21 ved leie av lokaler.

19. Finansielle poster

	2020	2019
Renteinntekter	39 230	96 083
Andre finansinntekter	66 742	65 010
Valutagevinst	1 222	30
Sum	107 195	161 124
Rentekostnader	-234 644	-289 129
Andre finanskostnader	-10 228	-12 388
Valutatap	-881	-130
Sum finanskostnader	-245 753	-301 647
Netto finansposter pensjon	-123	-900
Urealiserte verdiendringer	-33 507	34 164
Sum finansielle poster	-172 188	-107 260

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån fra VyGruppen 40 MNOK (2019: 42 MNOK).

20. Urealiserte verdiendringer

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

	2020	2019
Urealisert rente og valutasikringsderivater	-731 923	35 341
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	698 416	-1 177
Sum urealisert verdiendringer finansposter	-33 507	34 164

21. Leiekostnader og leieavtaler

	2020	2019
Leie av maskiner/utstyr, ikke balanseførte driftsmidler	975	112
Leiekostnader mottatt fra VyGruppen AS	-1 183	-14 620
Leie av eiendom	107	2 886
Sum	-101	-11 623

Norske tog har betalt leiekostnader i Drammen som har vært inkludert i offentlig kjøp hos VyGruppen AS. Disse kostnadene har Norske tog utgiftsført i sine regnskaper i perioden 2016-2019. Norske tog vil få dekket disse kostnadene fra VyGruppen AS. Selskapet har også i 2020 fått refusjon for leiekostnader fra VyGruppen AS, men disse kostnadene har vært for leie av lokaler i 2020.

Kostnader i tidligere år som vil bli refundert:

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

Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2020	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel 1. januar	9 646	9 528
Avdrag	-3 028	
Avskrivninger		-3 991
Innregning og endring i avtaler	35 940	35 940
Annet	-	-
Sum utgående balanse 31. desember	42 558	41 477

Rentekostnad leieforpliktelse utgjør 720 TNOK for 2020

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2019	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel 1. januar	10 824	10 824
Avdrag	-1 178	
Avskrivninger		-1 296
Innregning og endring i avtaler	-	-
Annet	-	-
Sum utgående balanse 31. desember	9 646	9 528

Rentekostnad leieforpliktelse utgjør 218 TNOK for 2019

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

Gjeld innarbeidet i balansen	31.12.2020	31.12.2019
Kortsiktig gjeld	2 995	1 226
Langsiktig gjeld	36 563	8 420
Sum gjeld innarbeidet i balansen	42 558	9 646

Snitt av diskonteringsrenten er 2,18 %

Andre opplysninger	2020	2019
Leieavtaler ikke innregnet		
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler	1 630	2 457
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	12	132
Sum	1 642	2 589

Kontantstrøm	2020	2019
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	5 844	-15 401
Kontantstrømmer leiekostnader mottatt*	- 1183	12 812
Sum kontantstrømmer leiekostnader	4 661	-2 589

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

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

Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelse til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes.

For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes. Det vil ikke lenger være en forskjell på behandling av finansielle og operasjonelle leieavtaler.

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

Leieforpliktelsen måles til nåverdien av faste leiebetalinger over leieperioden. De betalingene som er knyttet til en indeks eller lignende baseres på den relevante faktor på innregningstidspunktet.

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

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

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

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

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

22. Nærstående parter

Norske tog har følgende nærstående parter:

Eier

Samferdselsdepartementet er 100 % eier av Norske tog. Andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet vil være nærstående part med Norske tog, dette gjelder både VyGruppen, Mantena (ikke lenger en nærstående part i 2020) og BaneNor.

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

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

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

Norske tog var regnskapsmessig kun en del av NSB-konsernet i 2016. For årene etter 2016 vil disse selskapene fremdeles være nærstående parter, men da på grunn av at de er indirekte eid av Samferdselsdepartementet.

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

Salg av varer og tjenester	2020	2019
Salg av andre varer og tjenester	1 047 134	1 249 414
Salg selskap i samme konsern	-	-
Sum	1 047 134	1 249 414

Kjøp av varer og tjenester	2020	2019
Kjøp av varer og tjenester	36 650	60 559

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

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

Fordringer på	2020	2019
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	14 883	22 959
Sum	14 883	22 959

Fordringene består i all hovedsak av utleie av tog.

Gjeld til	2020	2019
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	9 343	39 991
Sum	9 343	39 991

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

Lån til nærstående parter:

Det er ingen lån til nærstående parter.

23. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer

Styremedlemmer	Tittel	2020	2019
Annette Malm Justad	Styreleder (fra april 2018)	399	394
Marianne Abeler	Styremedlem	169	167
Espen Opedal	Styremedlem	239	237
Vidar Larsen	Ansattes representant	85	83
Sum		892	881

2020

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 004	133	2 137	180
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 557	13	1 570	167
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & finans	1 438	13	1 451	187
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 438	13	1 451	158
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 306	13	1 319	114
Sum				7 928	

2019

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

Administrerende direktør økte lønnen med 64 TNOK fra 1 940 TNOK i 2019 til 2 004 TNOK i 2020, som var innenfor rammen av lønnsoppgjør for alle ansatte.

24. Betingede utfall

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

25. Hendelser etter balansedagen

Det har ikke forekommet hendelser etter balansedagen med vesentlig betydning på selskapets resultat for 2020 og finansielle stilling per 31.12.20.

Smittevernstiltak (Covid-19) fra myndighetene med anbefaling om ikke å reise med kollektiv transport har medført reduserte inntekter for operatørene. Redningspakker fra staten har bidratt til at Norske tog fremdeles mottar leieinntekt. Dersom noen operatører kommer i økonomiske vanskeligheter på grunn av vedvarende lav reisevirksomhet er det risiko for inntektstap for Norske tog.

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

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

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

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

DEL I: Prinsipper

1.1. Ledende ansatte

Erklæringen gjelder for ledende ansatte slik dette begrepet er definert i allmenn-

aksjeloven og regnskapsloven. Dette innebærer at erklæringen gjelder for ledelsen i Norske tog AS.

1.2 Hovedprinsipper for lederlønnspolitik i Norske tog AS

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

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

1.3 Lederlønn i Norske tog fastsettes ut fra følgende lederlønnsprinsipper:

- Lederlønnen skal være konkurransedyktig, men Norske tog skal ikke være lønnsledende sammenlignet med tilsvarende selskaper. For å sikre dette, gjennomføres det lønnsvurdering av sentrale lederstillinger med sammenligning med stillinger i andre selskaper.
- Norske tog skal tiltrekke seg og beholde dyktige ledere. Den samlede godtgjørelsen til ledende ansatte i Norske tog skal reflektere ansvaret for styring, resultater og utvikling, samt hensynta virksomhetens størrelse og kompleks-

sitet. Godtgjørelsen må ikke være av en slik art eller et slikt omfang at den kan svekke Norske togs omdømme.

- Lederlønnen skal bestå av fast grunnlønn og tilleggssytelser, herunder naturalytelser, etterlønn og pensjonsordninger. Fastlønn skal alltid utgjøre hoveddelen av godtgjørelsen.
- Bonus benyttes ikke i Norske tog AS.
- Lederlønsordningen skal være transparent, og i tråd med statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, samt statens retningslinjer for lederlønn.
- Lønssystemet skal oppfattes som forståelig og akseptabelt både internt og eksternt.
- Lønssystemet skal være tilstrekkelig fleksibelt til at det kan gjøres justeringer når behovene endres.

1.4 Elementer i lederlønnskompensasjonen

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

a) Fast grunnlønn

Den faste grunnlønnen er hovedelementet i godtgjørelsesordningen til ledende ansatte i Norske tog. Grunnlønnen skal være konkurransedyktig uten å være

lønnsledende. Grunnlønn vurderes normalt en gang i året. Ved ansettelser av ledere benyttes «bestefarsprinsippet» som medfører at lederen som fastsetter lønnen skal konsultere sin egen leder før lønnen fastsettes. Ved ansettelser og fastsettelse av lønn til medlemmer av ledergruppen skal administrerende direktør konsultere styreleder.

b) Naturalytelser

Ledere tildeles naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger, som for eksempel fri telefon, fri bredbåndstilknytning og bilordning.

c) Pensjon

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

Alle ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning. Styret vedtok 23.08.18 å gå over til ny pensjonsordning i Norske tog fra årsskifte 2018/2019. Dette innebærer avvikling av dagens ordning i

Statens Pensjonskasse. Denne ordningen har innskuddssats fra bedriften på 5,5 prosent opp til 7,1 G og 15 prosent mellom 7,1 og 12 G. Pensjonsordningen inneholder privat AFP, og har en gruppe-livsforsegling på 20 G pluss 2 x lønn.

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

d) Sluttvederlag

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

tilsvarende som for øverste leder. Ingen andre ledende ansatte har avtale om sluttvederlag.

DEL II: Gjennomføring av lederlønnsprinsippene i foregående regnskapsår

Lederlønnfastsettelsen for 2020 ble gjennomført i samsvar med ovennevnte retningslinjer og er redegjort for i Norske togs lederlønnserklæring.

Det ble i 2020 ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag for ledere som oversteg 12 måneders fastlønn. Det finnes ikke bonusordninger i Norske tog, og det ble dermed ikke utbetalt bonus til ledere eller administrerende direktør i 2020.

DEL III: Lederlønnspolitikken det kommende regnskapsår

Lederlønnspolitikken skal følge de overordnede retningslinjer vedtatt av styret i det kommende regnskapsåret. Det har ikke vært noen endringer i løpet av 2020.

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

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2020

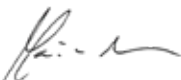
Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2020 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av selskapets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvise oversikt av viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet.

Oslo, 10. februar 2021



Annette Malm Justad
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Vidar Larsen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør

APM

Avkastning på bokført egenkapital:

Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (99.043/3.064.784=3,2%)

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

Egenkapitalandel:

Total egenkapital i slutten av perioden/totalbalanse 3.363.823/11.560.433=27,4%

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

Driftsresultat:

Driftsinntekter minus driftskostnader: 1.234.078 – 934.877 = 299.201

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

Arbeidskapital:

Sum omløpsmidler minus sum kortsiktig gjeld: 827.812-897.440=-69.628

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



Til generalforsamlingen i Norske tog AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Norske tog AS' årsregnskap som består av balanse per 31. desember 2020, resultat, oppstilling over egenkapitalutviklingen og kontantstrømpstilling 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 2020, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Grunnlag for konklusjonen

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

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2020. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet. Vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene.

Virksomheten har i hovedsak vært uendret sammenlignet med fjoråret. Det har ikke vært regulatoriske endringer, transaksjoner eller hendelser som har ledet til identifisering av nye sentrale forhold i revisjonen. Våre fokusområder har derfor vært de samme i 2020 som i fjoråret.

Sentrale forhold ved revisjonen

Hvordan vi i vår revisjon håndterte sentrale forhold ved revisjonen

Nøyaktig og fullstendig regnskapsføring av lån og derivater

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

Balanseført verdi av selskapets åneportefølje er NOK 7,43 mrd. per 31.12.2020 og utgjør omtrent 2/3 av selskapets totalbalanse. Balanseført verdi av derivater netto er NOK 0,46 mrd. per 31.12.2020.

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

Vi har også testet om endring i parametere som er sentrale for beregning av virkelig verdi på lån og derivater var fullstendig og nøyaktig registrert i

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

Uavhengig revisors beretning - Norske tog AS



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

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

finanssystemet og i tråd med observerbare markedsdata.

Videre har vi rimelighetsvurdert selskapets beregning av markedsverdi på derivater opp mot utsteders egne beregninger og vurdert selskapets beregning av virkelig verdi på lån sammenlignet med utvikling i valutakurs og rentenivå. Våre kontroller avdekket ikke avvik av betydning.

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

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen.

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

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

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

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

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

Uavhengig revisors beretning - Norske tog AS



Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

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

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

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

(3)

Uavhengig revisors beretning - Norske tog AS



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

Uttalelse om andre lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

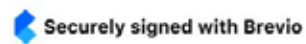
Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Oslo, 10. februar 2021
PricewaterhouseCoopers AS

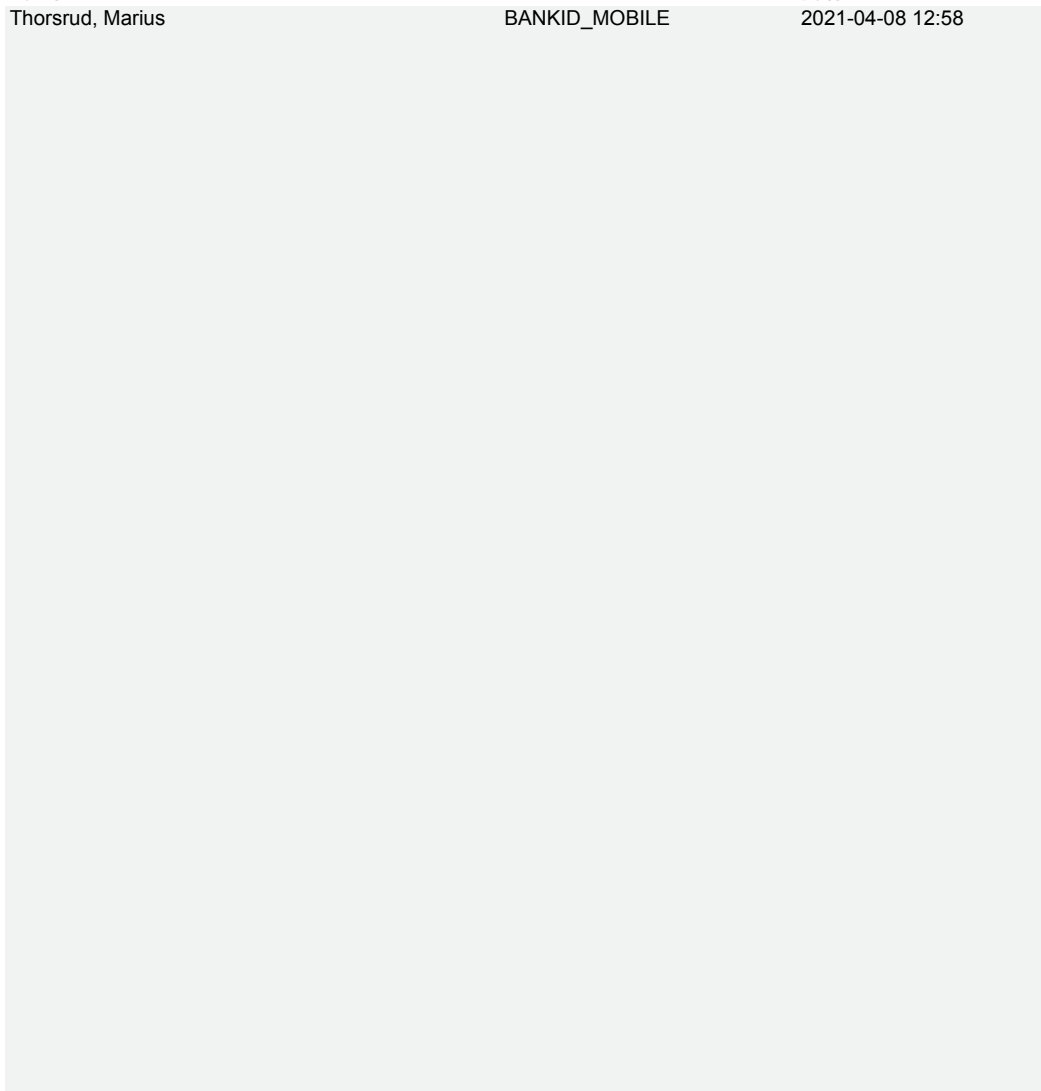
Marius Thorsrud
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)



Revisjonsberetning

Signers:

<i>Name</i>	<i>Method</i>	<i>Date</i>
Thorsrud, Marius	BANKID_MOBILE	2021-04-08 12:58



This document package contains:

- Closing page (this page)
- The original document(s)
- The electronic signatures. These are not visible in the document, but are electronically integrated.



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Tabeller, figurer og bilder

Tabeller

1. Finansielle nøkkeltall	5
2. Eierstyring og selskapsledelse	61

Figurer

1. Norske togs flåte	2
2. Milepæler	4
3. Jernbanereformen	6
4. Trafikpakke 1	7
6. Trafikpakke 2	8
7. Trafikpakke 3	9
8. Trafikpakke 4	10
9. Forretningsmodell	11
10. Norske togs mål	22
11. Organisasjonskart	29
12. Medarbeidere og årsverk	30
13. Andel kvinner og minoritetsbakgrunn	30
14. Sykefravær og medarbeidertilfredshet	30
15. Vesentlighetsanalysen	39
16. Norske togs artikler	47

Bilder

Flirt	Omslag
Flirt	14
Strøm isolator	16
Øystein Risan	18
Hjulsats	20
Flirt	25
Løpeaksel	26
Ledergruppe	29
Flirt	31
Hjul	32
Pantograf	44
Togstasjon	49
Flirt	51
Flirt	55
Flirt	57
Kontrollpanel tog	58
Togstasjon	63
Kontrollpanel tog	64
Flirt	71
Kontrollpanel tog	72
Flirt	omslagsside bak

Konsept, design og produksjon:
Uniform, HyperRedink

Rådgivning og tekst:
Zynk

Foto Thomas Haugersveen:
side 31 (Oslo S)
side 55 (Gardermobanen)
side 63 (Nationaltheatret)
side 71 (Gardermobanen)

Foto Hampus Lundgren:
side 16 (strøm isolator)
side 20 (hjulsats)
side 26 (løpeaksel)
side 32 (hjul)
side 44 (pantograf)
side 58 (kontrollpanel tog)
side 64 (kontrollpanel tog)
side 72 (kontrollpanel tog)

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

Foto Tommy Andresen:
side 18 og 29

Trykk:
RK Grafisk



Norske tog AS

Besøksadresse

Drammensveien 35, 0271 Oslo

Postboks

Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

E-post

post@norsketog.no

Web

norsketog.no

