



Norske
tog



Årsrapport 2021

Innhold

Innledning	3
Administrerende direktørs kommentar	16
Våre mål	22
Organisasjon	28
Bærekraft og samfunnsansvar	34
Årets artikler	50
Eierstyring og selskapsledelse	70
Styrets årsberetning	76
Regnskap	84
Revisors beretning	121

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



14 160 km/t 233/238* Regiontog Østlandet Benyttes kun som innsatstog

Type 74



36 200 km/t 240* Regiontog Østlandet

Type 76



14 200 km/h 196 sitteplasser* Dag/nattog Trønderbanen, 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



36 160 km/t 310* Lokaltog Østlandet og Jærbanen

Type 73

Underserier: Type 73A



20 210

Type 75



79 200 km/t 295* Lokaltog Østlandet og Gjøvikbanen

Type 92



14 140 km/t 143*

Lokaltog Trønderbanen, Meråkerbanen og Rørosbanen

Type 93



15 140 km/t 87*

Regiontog Raumabanan, Rørosbanen og Nordlandsbanen



km/t 204* Regiontog Østfoldbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen 73B har 249 seter og benyttes kun på Østfoldbanen



Di 4



5 140 km/t

Dag/nattog Nordlandsbanen

WLAB 2



20 150 km/t 30

Nattog alle hovedstrekninger

EI 18



16 200 km/t

Dag/nattog Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen

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

Milepæler 2021

19. mars

Regjeringen legger frem Nasjonal Transportplan (NTP for 2022-2033), en plan for Regjeringens transportpolitikk for de neste 12 årene.

Mars-september

Demontering og gjenvinning av deler fra gamle tog. Et lokomotiv, et flytog og to togsett demonteres og skrotes hos selskapet Hellik-Teigen i Hokksund. Delene fra de demonterte togsettene skal Norske tog bruke til å levere kritiske komponenter til operatørene i henhold til leieavtalene. Metall som ikke brukes, blir smeltet og gjenbrukt.

Mai

Norske tog inngår rammeavtale med det tsjekkiske selskapet Borcad om levering av 180 liggestoler fordelt på seks vogner. Liggestolene vil bli installert og satt i trafikk i 2022. Disse liggestolene skal benyttes av Go-Ahead på nattogene på Sørlandsbanen, og av SJ Norge på Nordlandsbanen og Dovrebanen. Norske tog inngår også rammeavtale med det norske selskapet Ove Eknes AS om levering av liggestoler som Vy Tog vil tilby reisende på nattotet mellom Bergen og Oslo.

19. juli

Inngåelse av kontrakt med Alstom Transport AB om midtlivsoppgradering av lokaltog Type 72. Dette er lokaltog som trafikkerer mellom Lillestrøm og Spikkestad, samt på Jærbanen. Det gjennomføres oppgraderinger av eksisterende togsett for å redusere risiko for feil og øke passasjerenes reisekomfort.

Juli

I løpet av sommeren 2021 har Norske tog ferdigstilt montering av mobilforsterkere om bord på alle fjerntog, det vil si Oslo-Kristiansand-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim-Bodø. Mobilforsterkere gir passasjerene bedre nettdækning når de reiser med togene.

31. august

De 3 første av i alt 14 bimodale togsett ble satt i drift på Trønderbanen av operatøren SJ Norge. De bimodale togene skal erstatte dieseltogene av Type 92, som er mer enn 30 år gamle. De bimodale togene kjører som elektriske tog på strekninger med strøm, og kjører på diesel på strekninger uten.

30. september

Norske tog henter inn to milliarder kroner i to grønne obligasjonslån, et med fast rente og et med flytende rente. Det er stor interesse i kapitalmarkedet for å delta i utstedelsen av de to lånene. De grønne obligasjonslånene sikrer Norske tog finansiering til meget gode betingelser.

12. oktober

I statsbudsjettet for 2022 er det foreslått å kjøpe nye fjerntog. I første omgang er det lagt opp til å kjøpe 17 nye tog. Anslått kostnad er 6,5 mrd. kroner, med en kostnadsramme på inntil 8 mrd. kroner.

18. oktober

Norske tog passerer 51 medarbeidere. Selskapet har i løpet av året ansatt 17 nye medarbeidere for å kunne gjennomføre og forvalte anskaffelsesprosessene av nye lokaltog og fjerntog parallelt. Ytterligere rekrutteringer vil gjennomføres i 2022.

9. november

Norske tog utlyser anbudskonkurranse om nye fjerntog. De nye fjerntogene skal settes i trafikk i perioden 2026-2033 på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim-Bodø og Oslo-Kristiansand-Stavanger. Norske tog har gjennom hele 2021 jobbet med å kvalitetssikre anbudskonkurransen, blant annet gjennom dialog med leverandørmarkedet og brukergrupper.

17. desember

Norske tog offentliggjør at Alstom tildeles den største kontrakten i Norsk toghistorie – levering av opptil 200 togsett, inkludert opsjoner. I første omgang skal det anskaffes 30 lokaltog, som fra 2025 skal erstatte dagens gamle lokaltog på strekningen Stabekk-Oslo-Ski.

Dette er Norske tog

Om selskapet

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Dette gir effektiv anskaffelse og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen på ett sted. Norske tog AS 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 kjøretøy til persontogtrafikk på konkurransenøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

Særskilte rammer for selskapet

Kvaliteten og størrelsen på togparken til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy.

Finansielle nøkkeltall (MNOK)	2021	2020
Driftsresultat	336	299
Resultat før skatt	206	127
Årsresultat	161	99
Netto kontantstrøm**	497	-1 444
Arbeidskapital	1 029	-70
Egenkapital	3 297	3 164
Egenkapitalandel	25,3 %	27,3 %
Avkastning på bokført egenkapital	5,08 %	3,2 %

*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

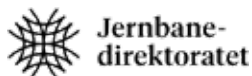


SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

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

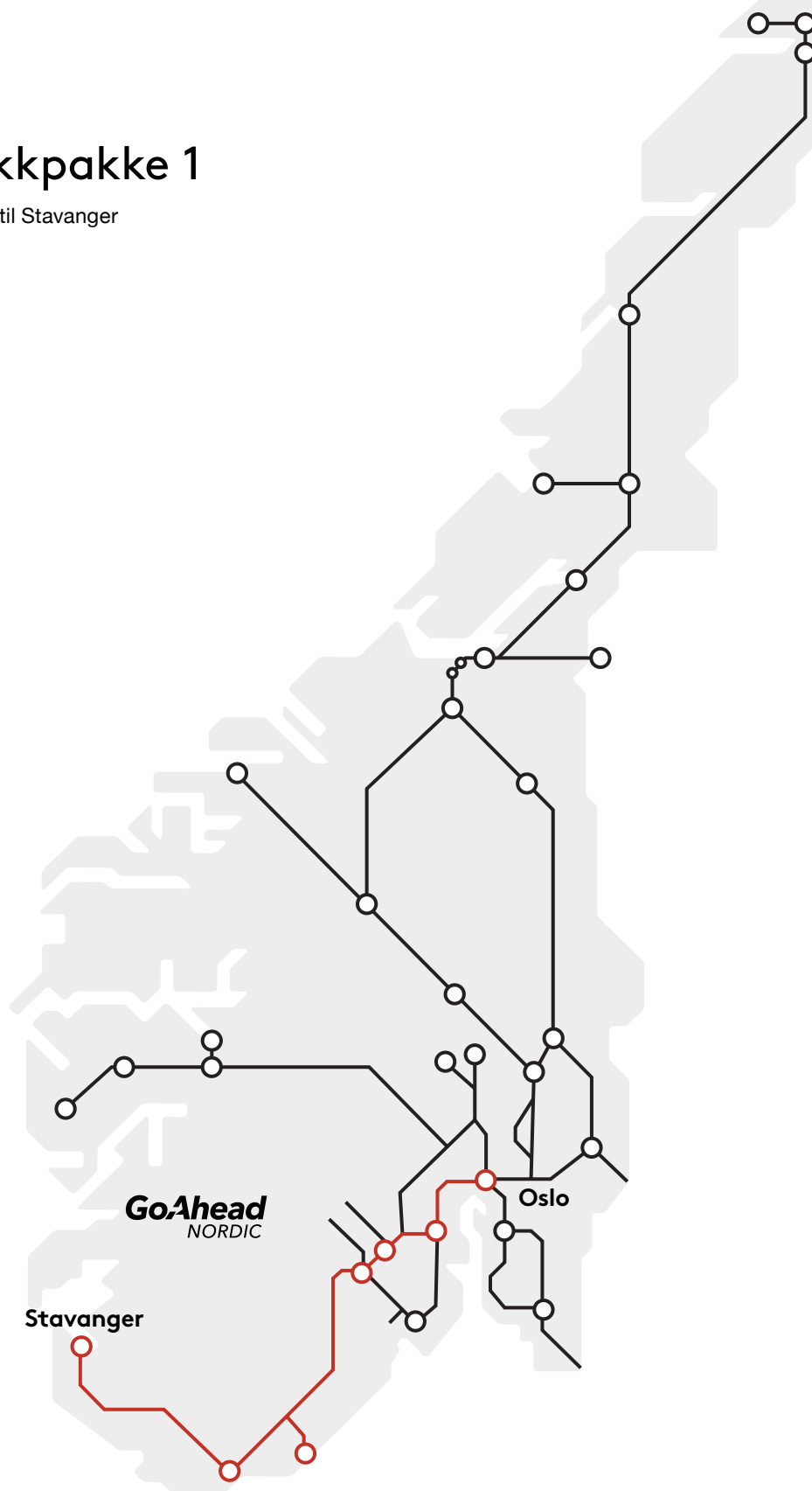
■ Statlig eide selvstendige
enheter

■ Privat sektor

*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

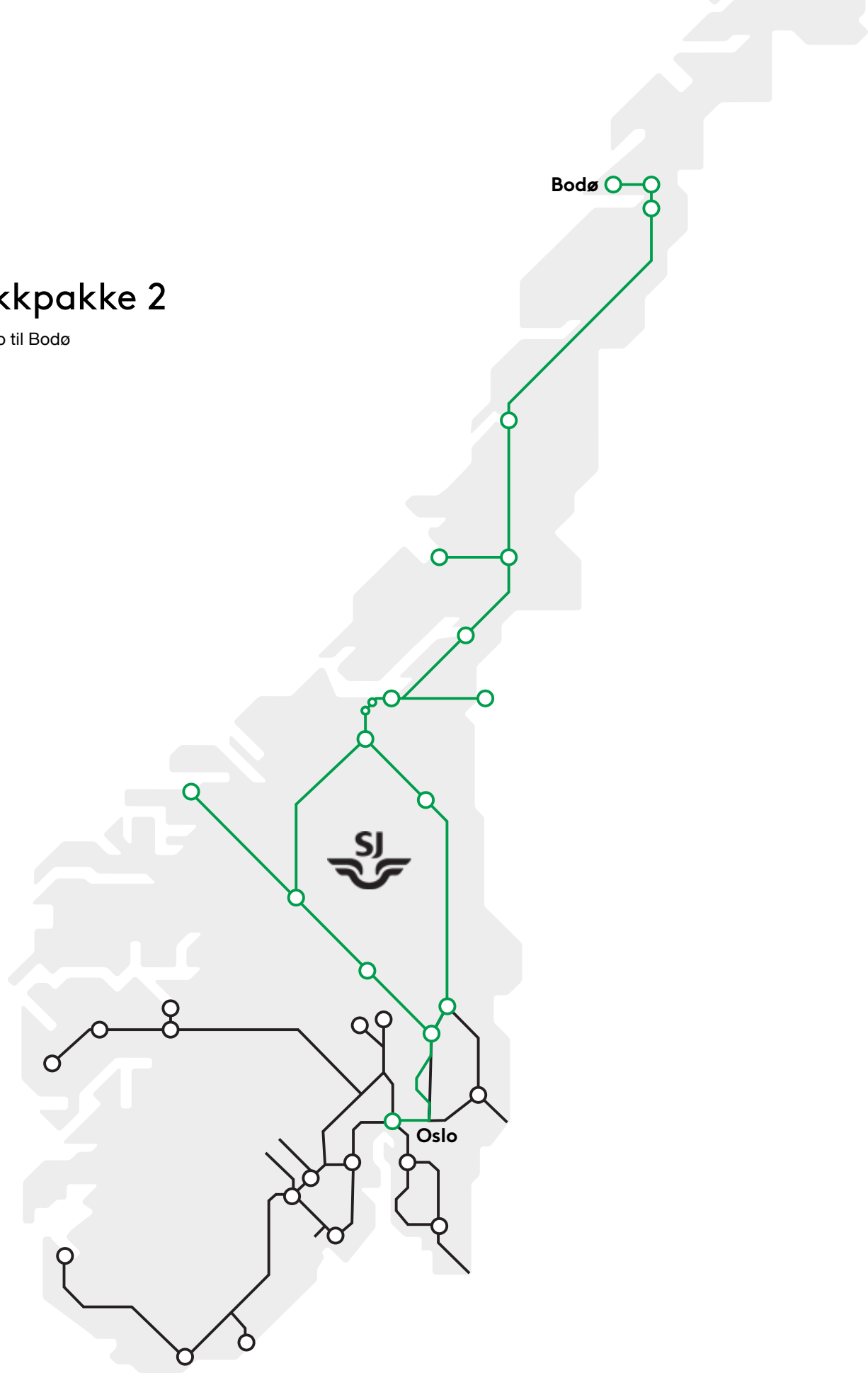
Trafikpakke 1

Sør – Oslo til Stavanger



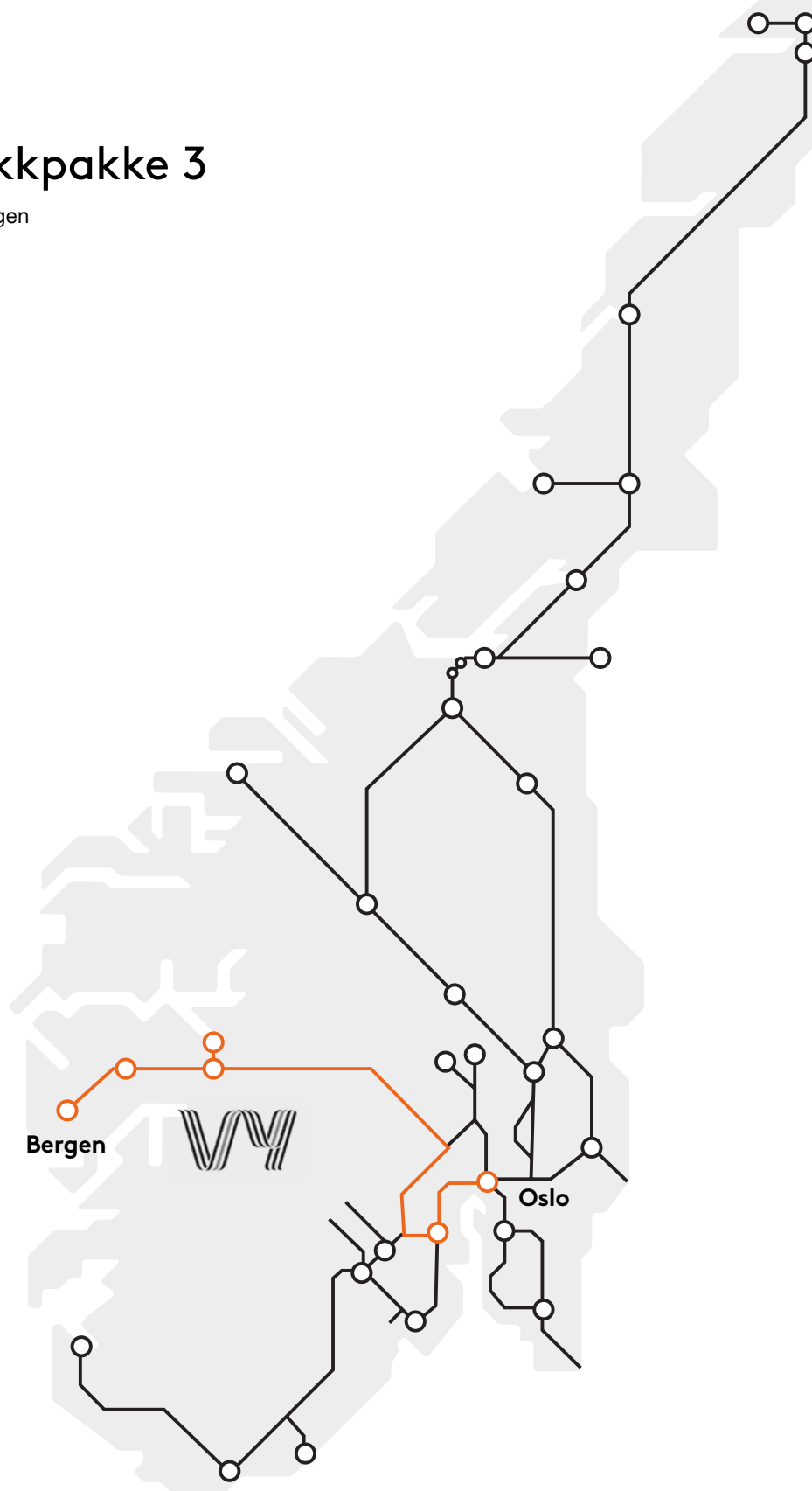
Trafikkpakke 2

Nord – Oslo til Bodø



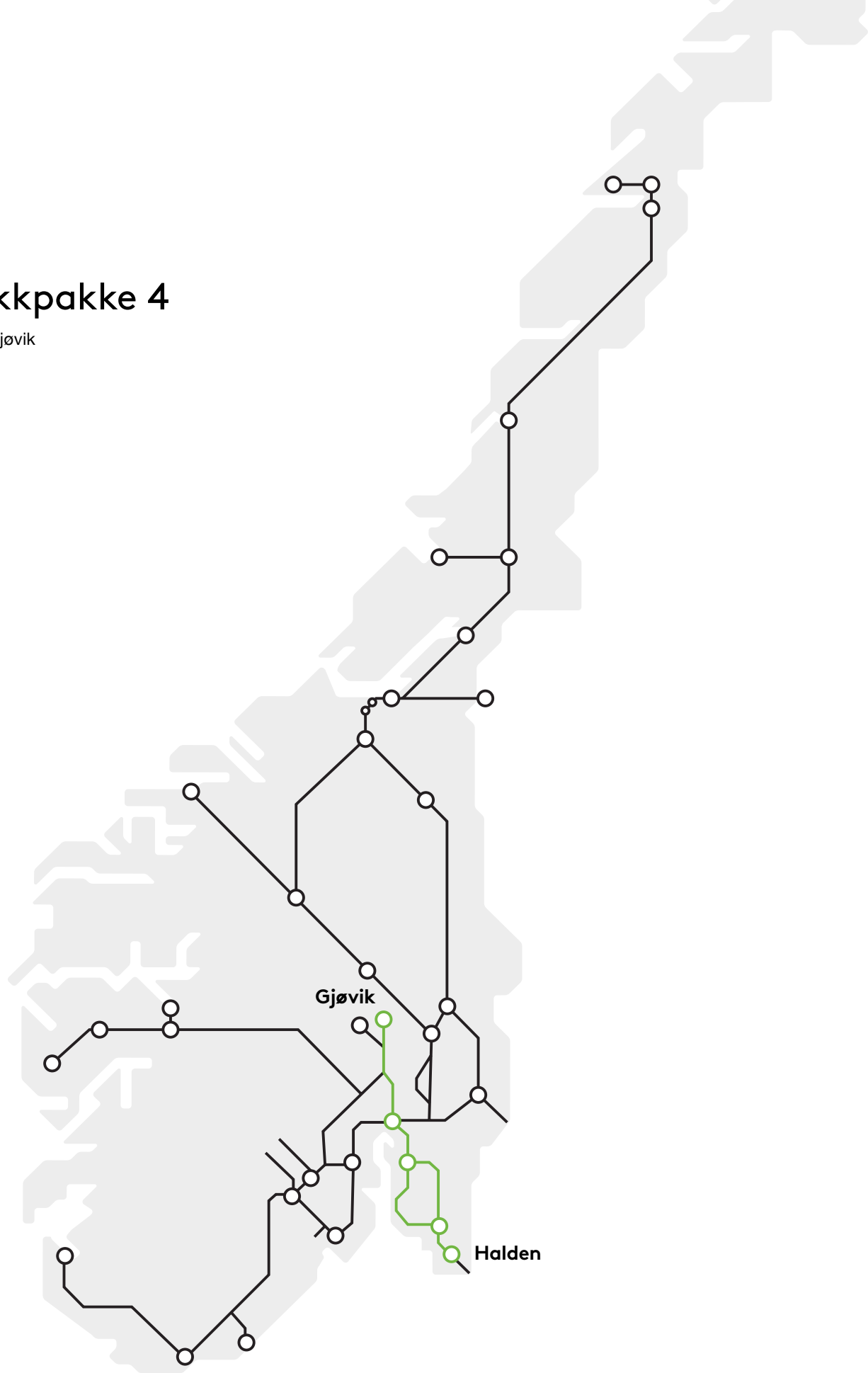
Trafikpakke 3

Oslo – Bergen

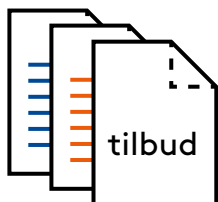


Trafikkpakke 4

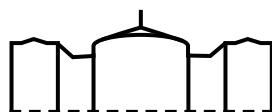
Halden – Gjøvik



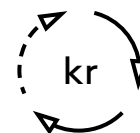
Forretningsmodell



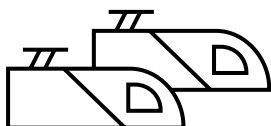
Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog



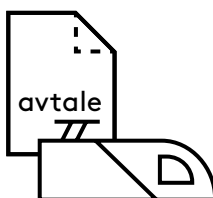
Det er opprettet en garantiordning der staten garanterer for 75 prosent av togenes bokførte verdi, en restverdigaranti



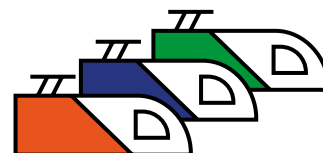
Norske tog finansierer sine toganskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital



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 togsett

Norske tog i tall

270

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.

21

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 tog, i tråd med samfunnets behov for persontrafikk med tog. Det er et mål å redusere antall typer tog, for å få bedre innkjøpsbetingelser og redusere kostnader til drift og vedlikehold.

82

fornøyde passasjerer

Flertallet av norske togpassasjerer er fornøyd med kupékomforten på togtypen de reiser med.

18,7 år

gjennomsnittsalder på dagens flåte

Målet er å anskaffe minimum ett tog per måned og fase ut de eldste og dårligste togene først. På denne måten sikrer Norske tog en mer moderne og pålitelig togpark.

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

51

ansatte

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

5,1 %

avkastning

For 2021 har Norske tog en avkastning på 5,1 %. 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.

25,3 %

egenkapitalandel

Selskapet har en egenkapitalandel per 31.12.2021 på 25,3 %.



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



Øystein Risan
– Adm. Direktør

Norske tog har levert et årsresultat i tråd med eiers forventning og nådd store og viktige mål i 2021. Gode økonomiske resultater og solid egenkapital er viktig for å sikre finansiell handlefrihet til å levere på oppdraget vårt framover. Derfor er også arbeidet med å etablere en ny, bærekraftig leieprismodell for selskapet viktig.

Den finansielle handlefriheten skal vi bruke til å investere i nye tog og et attraktivt jernbanetilbud. Når samfunnet nå skal ta tilbake hverdagen etter pandemien, er et attraktivt jernbanetilbud viktigere enn noen gang. Jernbanens fortrinn er rask og energieffektiv transport med høy kapasitet inn til byene og lave CO₂ utslipp. Jernbanen har derfor en viktig rolle å fylle, og vi som selskap har store oppgaver foran oss.

For statseide Norske tog, som anskaffer og forvalter de fleste persontogene i Norge, er det vårt overordnede mål å bidra til at regjeringen når sitt mål om å redusere klimagassutslippene med 50 til 55 prosent innen 2030. Innenfor transportsektoren skal utslippene halveres.

Det målet bidrar Norske tog til på følgende måte:

- Ved å gjøre det enda mer attraktivt for reisende å velge toget fremfor fly, buss eller bil
- Ved å erstatte gamle tog med elektriske og bimodale tog når vi anskaffer nye

- Ved å stille strenge krav til våre leverandører knyttet til klima, miljø og menneske- og arbeidstakerrettigheter
- Ved å tenke gjenbruk og gjenvinning når vi skroter gamle togsett

I 2021 har Norske tog jobbet med norgeshistoriens største toganskaffelse – anskaffelse av nye togsett som er mer komfortable, er elektriske og som slipper ut mindre CO₂. I desember annonserte Norske tog at vi kjøper 30 nye lokaltog fra den franske togprodusenten Alstom innenfor en kostnadsramme på 4,2 milliarder kroner, med opsjon på å kjøpe ytterligere 170 togsett. Dette er effektive og komfortable togsett som fra 2025 vil erstatte opptil 40 år gamle lokaltog, som trafikkerer på strekningen Stabekk–Oslo–Ski. Togene vil gi togpendlerne en langt mer behagelig reise. Alstom vant i skarp konkurranse og etter grundige vurderinger opp mot anskaffelsesregelverket og FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter.

Norske tog har gjennom 2021 også jobbet med å kvalitetssikre anbudskonkurransen for nye fjerntog, blant annet gjennom dialog og innspill med leverandørmarkedet og brukergrupper. Norske tog stiller strenge krav til både leverandører og samarbeidspartnere slik at vi bidrar til et bærekraftig samfunn og arbeidsliv. De nye fjerntogene skal settes i trafikk av Vy Tog, SJ Norge og Go-Ahead i

I 2021 har Norske tog jobbet med norgeshistoriens største toganskaffelse – anskaffelse av nye togsett som er mer komfortable, er elektriske og som slipper ut mindre CO₂.

perioden 2026-2033 på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim-Bodø og Oslo-Kristiansand-Stavanger. Fire leverandører ble i desember kvalifisert til å delta i konkurransen. Det skal i første omgang anskaffes 17 nye fjerntog.

Rundt 90 prosent av Norske togs togsett er elektriske. Vår ambisjon er å bli 100 prosent elektrisk, så raskt det blir mulig. I august ble de tre første av i alt 14 bimodale togsett, Type 76, satt i drift på Trønderbanen av SJ Norge. De bimodale togene erstatter dieseltogene av Type 92, som er mer enn 30 år gamle. De bimodale togene kjører som elektriske tog på strekninger med strøm, og på diesel på strekninger som ennå ikke er elektrifisert.

Norske tog har i 2021 installert moderne 4G mobilforsterkere på 184 togsett, inkludert Flirt-tog som leveres neste år. Hensikten er å bedre nettdekningen for passasjerene på toget, slik at de kan bruke reisetiden på å arbeide, lese nyheter og se film via mobil. Målinger av datahastigheten om bord i togene viser at nettdekningen har blitt bedre etter installeringen av mobilforsterkerne, men fortsatt er det slik at for å få god nettdekning inne i toget er vi avhengig god nettdekning utenfor toget.

Norske tog har også inngått en kontrakt om oppgradering av lokaltog Type 72 med Alstom i Sverige. Dette er togsett som benyttes i lokaltogtrafikken i Oslo-området og på Jærbanen. Oppgraderingen vil gi passasjerene mer pålitelige tog.

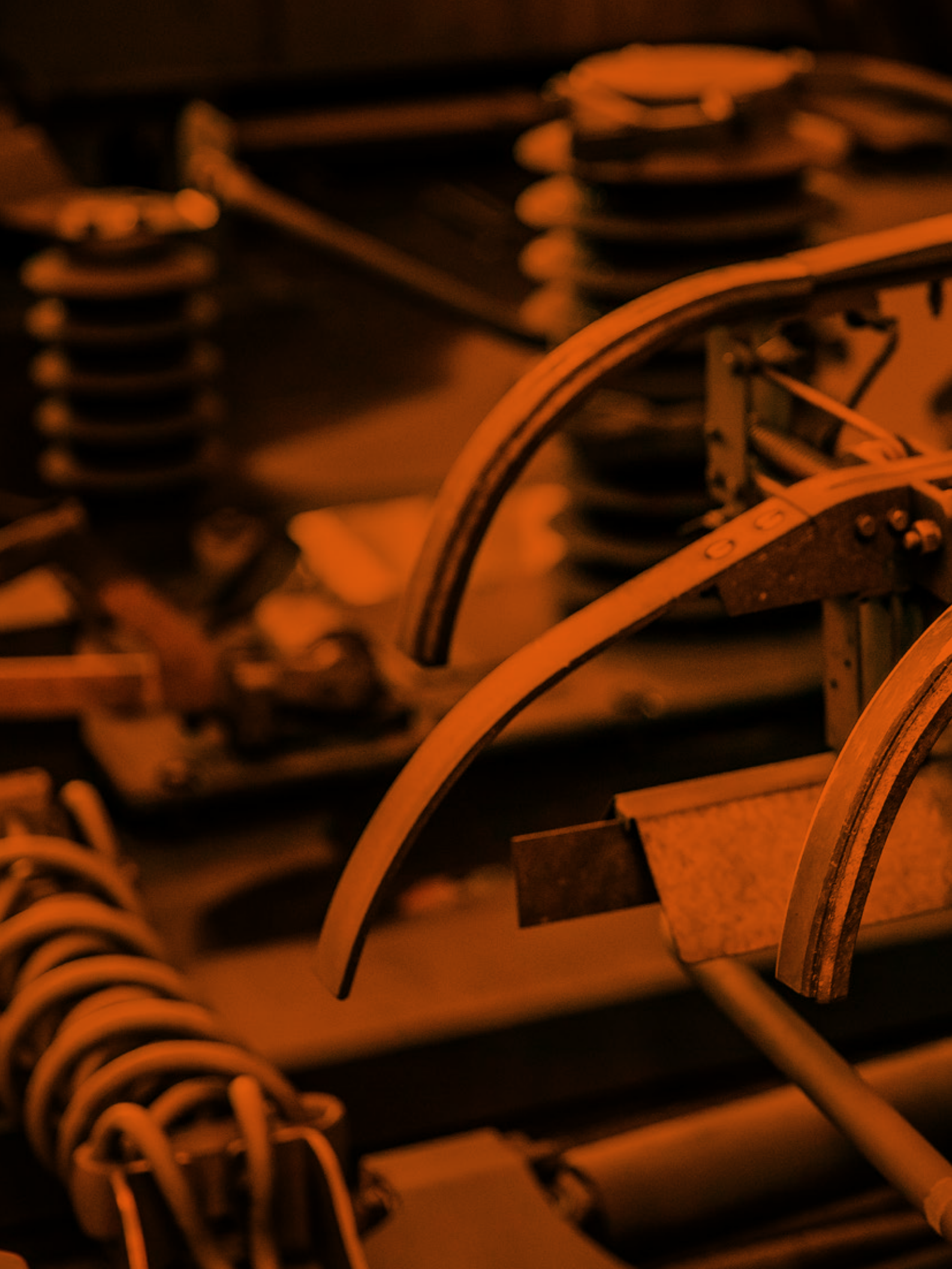
2021 har vært et hektisk år for Norske togs medarbeidere. Aldri før har det vært et så høyt aktivitetsnivå. Organisasjonen har i løpet av året økt fra 39 til 51 medarbeidere. En rekke nye ansettelse har blitt gjort for å styrke forvaltningen av selskapets togpark og samtidig kunne håndtere de store anskaffelsene vi nå gjennomfører. Vår ambisjon er å ha en slank og effektiv organisasjon som leverer på oppdraget fra vår eier og betjener våre kunder.

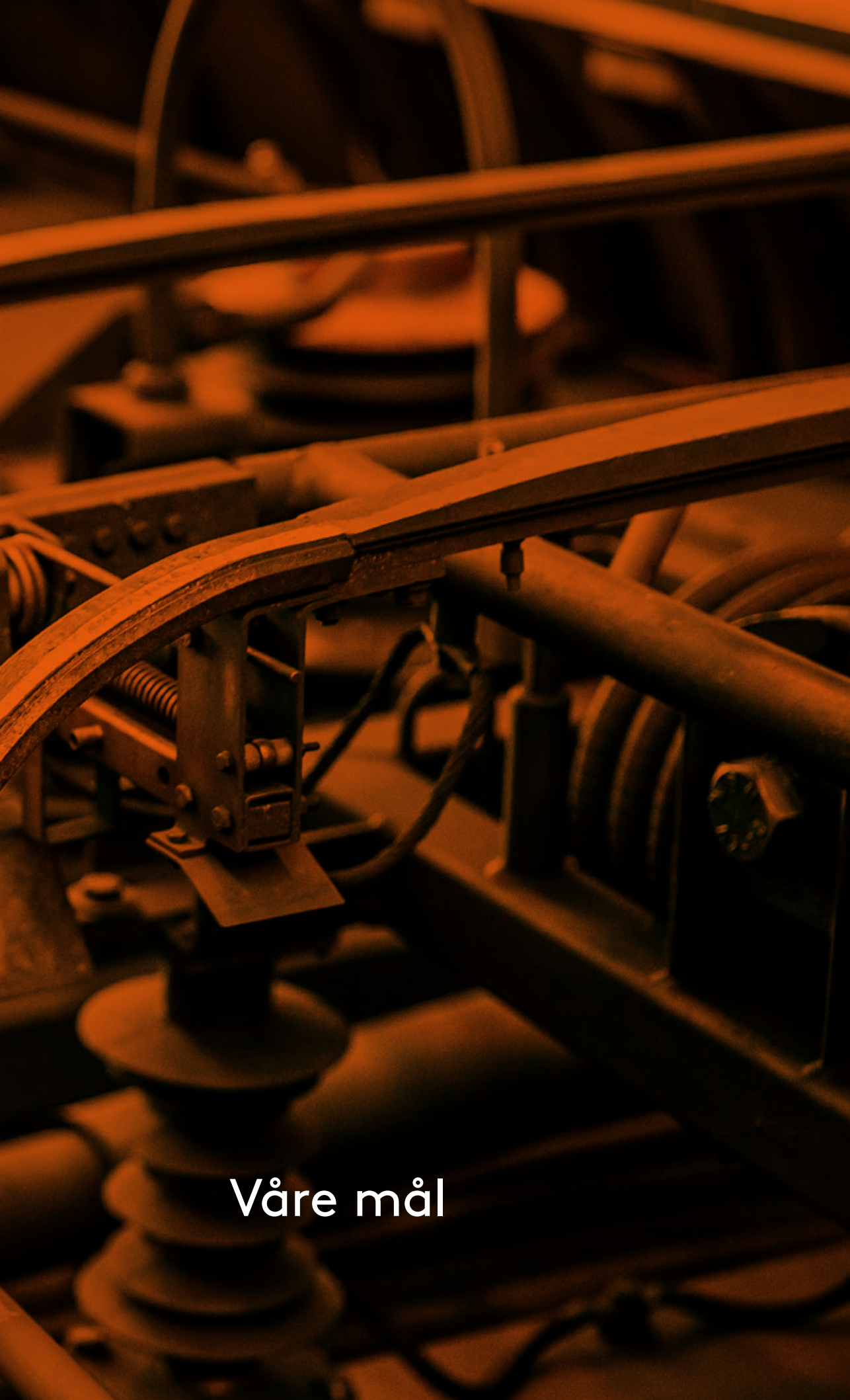
Årsresultatet for Norske tog i 2021 er på 161 MNOK etter skatt, opp fra 99 MNOK i 2020, som gir en avkastning på bokført egenkapital på 5,1 % (3,2 % i 2020). Det langsiktige målet er 5 % avkastning på egenkapitalen. Oppgangen i resultatet skyldes lavere kostnader i hovedsak knyttet til oppdateringer på kjøretøyene og lavere finansielle poster.



Øystein Risan
Administrerende direktør







Våre mål



Mål 1

Finansiell handlefrihet

Norske tog skal ha finansiell handlefrihet til å sikre at størrelsen på togparken er tilpasset kundenes behov og det offentlig finansierte togtilbudet.



Mål 2

Konkurransedyktig tilbud

Norske tog skal sørge for tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige tog, og tilleggsytelser, til å gi fornøyde kunder og passasjerer.



Mål 3

Effektiv drift

Norske tog skal på vegne av eier og samfunnet sørge for effektiv anskaffelse, forvaltning og utleie av tog.



Mål 4

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog skal ha kompetente og fornøyde medarbeidere med sterk kundeorientering.

Finansiell handlefrihet

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på A+ (stable). Selskapet benytter låneopptak gjennom Euro Medium Term Note (EMTNprogrammet). EMTNprogrammet inneholder ingen finansielle krav, men en eierskapsklausul knyttet til at staten skal eie 100 prosent av Norske tog. Per 31.12.2021 har Norske tog AS et ubenyttet fem års forpliktet lånefasilitet på 3 000 MNOK med forfall i juni 2026.

Konkurransedyktig tilbud

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

- Under ti år: Flirt (type 74, 75, 75-2 og 76), hvorav 150 er bestilt og 133 er levert per 31.12.2021.
- Rundt 20 år: 71 togsett som alle er fra rundt år 2000 (type 72, 73A, 73B, 93).
- Eldre enn 20 år: 67 togsett, 21 lokomotiver og 135 vogner fra 70-, 80- og 1990-tallet (type 69C, 69D, 69H, 70, 92, Di4, EI18, 5, 7 og WLAB2).

Gjennomsnittsalderen til selskapets togpark er i 2021 på 18,7 år, mot 19,2 år i 2020. 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 har inngått kontrakt med Alstom SA om kjøp av 30 nye lokaltog, med opsjon på ytterligere 170 tog. De nye togene settes i produksjon i 2023. De første togene skal til Norge for testing i 2024 og togene skal leveres og settes i trafikk i 2025. De skal erstatte dagens lokaltog Type 69 på linje L2 Stabekk–Oslo–Ski.

Regiontog

I september ble det første bimodale togsettet i Norge satt i trafikk på Trønderbanen. Det bimodale toget, Type 76, kan kjøres som elektrisk togsett på elektrifiserte strekninger, og som diesel togsett på ikke-elektrifiserte strekninger. I løpet av 2021 har i alt 10 nye bimodale togsett blitt levert til SJ Norge for å operere på Trønderbanen og strekningen Trondheim–Røros. De bimodale togene erstattet dieseltog som var mer enn 30 år gamle, og er levert av Stadler.

Norske tog har mottatt 40 av i alt 53 Flirt-togsett av type 74. Disse togene skal brukes på regionstrekninger. De siste 13 togsettene av type 74 skal leveres etter at type 76, de bimodale togene, er levert. Til sammen vil Stadler ha levert 150 FLIRT-tog til Norge i løpet av 2022.

Fjerntog

Flere av dagens fjerntog er over 40 år gamle, og har nådd sin tekniske levealder. Norske tog skal derfor kjøpe 17 nye fjerntog. Anslått kostnad er 6,5 mrd. kroner, med en kostnadsramme på inntil 8 mrd. kroner. Produksjon vil tidligst starte i 2024, og togene vil tidligst kunne tas i bruk fra 2026. Etter leveranse av de første 17 fjerntogene gir kontrakten mulighet for å bestille inntil 100 tog totalt. Fjerntogene skal i hovedsak trafikere strekningene Dovrebanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen.

Norske tog kunngjorde anbudskonkurransen for nye fjerntog i november 2021, og i desember ble fire leverandører kvalifisert til å delta i konkurransen.

Kunder og passasjerer

I 2021 har Norske tog hatt fire kunder i drift: SJ Norge, Vy Tog, Go-Ahead og VyGruppen.

Go-Ahead er operatør på Trafikkkpakke 1 Sør, og opererer fjerntogstrekningene på Sørlandsbanen fra Oslo S via Kristiansand til Stavanger, samt lokaltog på strekningen Stavanger - Sandnes - Egersund og regiontog på Arendalsbanen.

SJ Norge er operatør på Trafikkkpakke 2 Nord, og opererer fjerntogstrekningene Dovrebanen (Oslo – Trondheim), Rørosbanen og Nordlandsbanen, samt regiontogstrekningen på Raumabanen, Trønderbanen (Lundamo – Trondheim – Steinkjer), Meråkerbanen, den nordligste delen av Nordlandsbanen og Saltenpendelen (Bodø – Rognan).

Vy Tog er operatør for Trafikkkpakke 3 Vest. Vy Tog opererer fjerntogstrekningen Oslo–Bergen, samt regiontogstrekningen Bergen–Voss–Myrdal og lokaltogstrekningen Bergen–Arna.

VyGruppen drifter i dag persontogtilbudet på Østlandet. Det var opprinnelig planlagt å utlyse dette togtilbudet i to pakker - trafikkkpakke 4 og 5, men begge konkurransene ble avlyst i november 2021. Regjeringen har i Hurdalsplattformen slått fast at videre konkurranse om persontrafikken på jernbanen skal stanses, og at det i stedet for

en konkurranse vil skje en direktetildeling av togtilbudet på Østlandet.

- Trafikkkpakke 4 omfatter persontogtilbudet på Østfoldbanen, Gjøvikbanen og lokaltogene på strekningene Spikkestad–Lillestrøm og Stabekk–Ski.
- Trafikkkpakke 5 omfatter InterCity-togene på strekningene Skien–Eidsvoll og Drammen–Lillehammer, lokaltogene på strekningene Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal og Asker–Kongsvinger, og togtilbudet mellom Porsgrunn og Notodden.

Norske tog rapporterer på passasjerenes tilfredshet med kjøretøyene. På spørsmål om hvor fornøyd passasjerene er med kupékomforten på reisen, ble det samlede resultatet, på tvers av alle togoperatørene, i 2021 en score på 82 (hvor 100 er maks).

Bane NOR rapporterer om en nedgang i punktligheten på 2,4 prosentpoeng i 2021, ned til 90,3 prosent* se Bane NORs nettsider.

Effektiv drift

Norske tog jobber kontinuerlig for å sørge for kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

På grunn av særforhold på det norske jernbanenettet, kombinert med tøffe vær- og vindforhold, må tog som skal trafikkere i Norge tilpasses norske forhold. Store kontrakter (bestilling av nok tog) er derfor avgjørende for å få gode priser i markedet og motivere leverandører til å delta i anbudskonkurransen. I 2021 annonserte Norske tog at selskapet hadde inngått Norges største innkjøpsavtale for tog med Alstom. Avtalen innebærer kjøp av 30 nye lokaltog, med opsjon på ytterligere 170 tog.

Når mange tog skal anskaffes på kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har et sterkt kompetent fagmiljø internt til å følge opp på disse omfattende og krevende prosjektene.

Oppgradering av tog og kritiske komponenter

Norske tog jobber kontinuerlig med oppgradering av eksisterende togsett. Å få tak i reservedeler på eldre togsett er utfordrende, da denne typen reservedeler ofte har gått ut av produksjon. Reservedeler som har gått ut av produksjon, er kompliserte og tar lang tid å anskaffe, eller som er spesielt kostbare, kaller vi «kritiske komponenter». Disse reservedelene er avgjørende for at

eldre togsett som fortsatt er i trafikk, kan repareres og fortsette i drift noen år til.

Når togsett fases ut av trafikk, blir de sendt til et verksted for demontering av kritiske komponenter, før de sendes til skroting.

Norske tog har i 2021 sendt ett lokomotiv og to eldre togsett av Type 70 til demontering av kritiske komponenter og deretter til skroting. Lokomotivet ble tatt ut på grunn av behovet for reservedeler til resterende lokomotiver i trafikk. Type 70-togsettene hadde nådd sin levetid og ble tatt ut av trafikk da det ikke lenger var behov for dem.

I desember 2020 kjøpte Norske tog ett togsett fra Flytoget for å benytte reservedeler fra dette togsettet til Norske togs Type 73-tog. Dette flytogsettet ble også sendt til demontering og skroting i 2021.

Norske tog har i 2021 etablert et 2000 kvadratmeter stort lager, der reservedelene fra de demonterte togsettene blir lagret. Disse delkomponentene sikrer leveranse av kritiske komponenter til togoperatørene som leier tog fra Norske tog.

Norske tog har i 2021 også inngått en kontrakt med Alstom Transport AB om midtlivsoppgradering av type 72 lokaltog som trafikkerer mellom Lillestrøm og Spikkestad, samt på Jærbanen. Oppgraderingen av togene skal redusere risikoen for feil på kjøretøyene ved at teknisk levetid på komponenter og systemer forbedres.

Kompetente og fornøyde medarbeidere

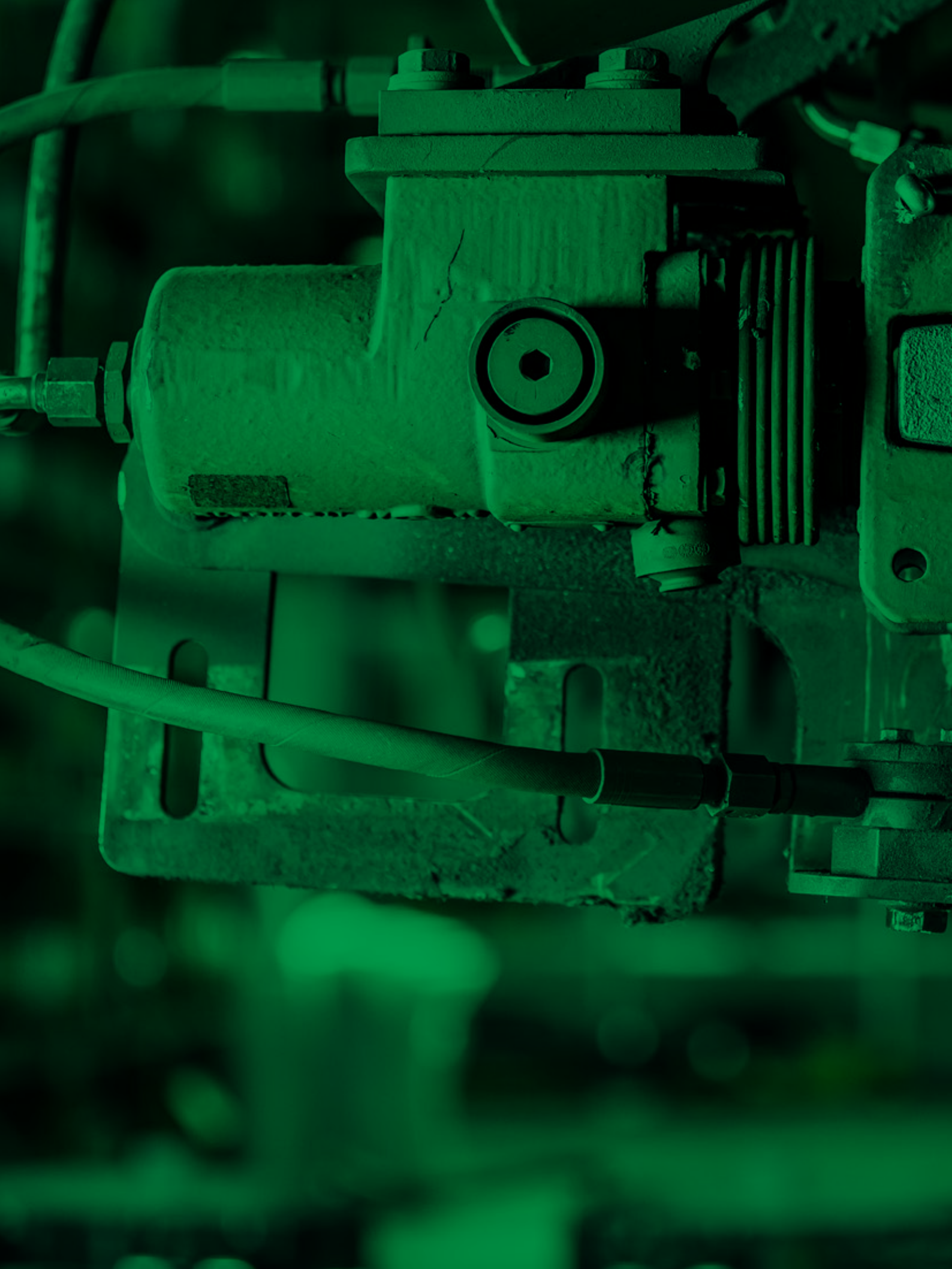
Norske tog har som mål å ha fornøyde medarbeidere med god og relevant kompetanse.

For effektiv forvaltning av togparken, kombinert med at rekordmange tog skal anskaffes på kort tid, er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har et sterkt kompetent fagmiljø internt til å følge opp på disse omfattende og krevende prosjektene.

I 2021 har Norske tog gjennomført en medarbeiderundersøkelse som viser at medarbeidertilfredsheten holder seg på et høyt nivå. Scoren for arbeidsglede er på 79 prosent (opp fra 72 prosent i 2020) og for lojalitet er scoren 85 prosent (opp fra 80 prosent i 2020). En score på over 75 prosent vurderes som høy. Sykefraværet er fortsatt lavt på 2,3 prosent.



«Sørtoget», Type 73, på Driftsbanegården i Kongsberg





Organisasjon

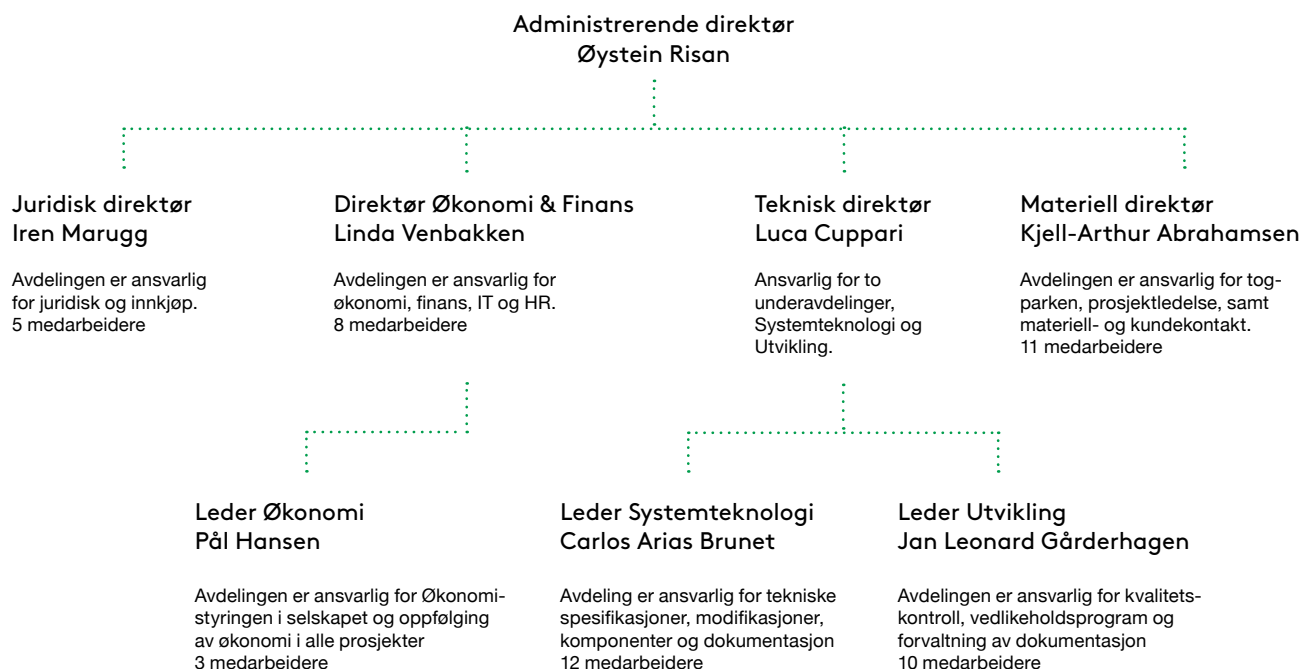
Norske tog er et selskap bygget på kompetanse, hvor medarbeiderne har lang erfaring og spiss fagkompetanse.



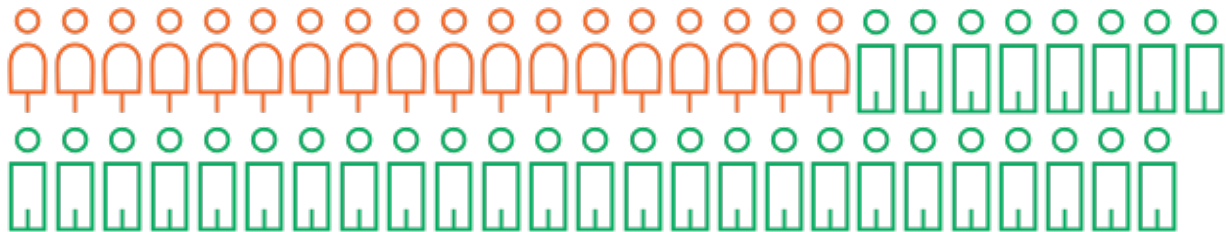
Fra venstre Linda Marie Venbakken, Kjell-Arthur Abrahamsen, Øystein Risan, Iren Marugg og Luca Cuppari.

I Norske tog er det medarbeidernes kompetanse og erfaring som gjør selskapet til en solid, teknisk kunnskapsbedrift. Ved utgangen av 2021 hadde

selskapet 51 ansatte. Etter fem års drift og tilhørende erfaringer er arbeidet mot kundene styrket i 2021.



Medarbeidere



Antall medarbeidere: 51 (34 i 2020)
 Antall årsverk: 51 (34 i 2020)

Figur 12: Medarbeidere og årsverk



Andel kvinner
 35 % (40 % i 2020)

Figur 13: Andel kvinner



Andel kvinnelige ledere
 40 % (40 % i 2020)

Figur 14: Andel kvinnelige ledere

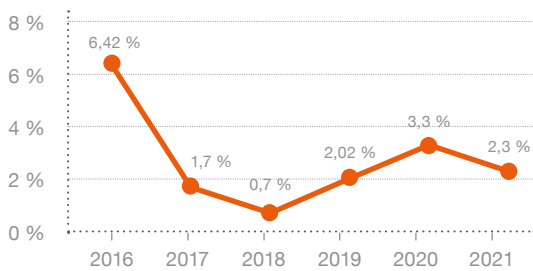


Antall nasjonaliteter

Figur 15: Antall nasjonaliteter

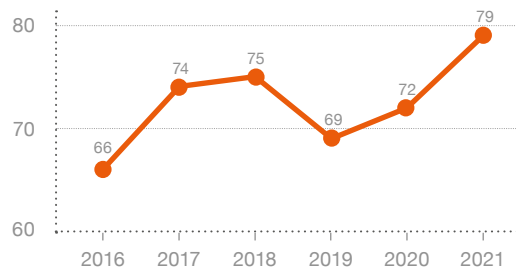
Måloppnåelse

Sykefravær



Figur 16: Sykefravær

Medarbeidertilfredshet



Figur 17: Medarbeidertilfredshet







Bærekraft og
samfunnsansvar

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

Vårt arbeid med bærekraft

Norske Tog er gjennom lovverk og prinsipper for eierstyring pålagt å rapportere for sin virksomhet knyttet til bærekraft og samfunnsansvar.

- Stortingsmelding 8 (2019–2020) Statens direkte eierskap i selskaper - bærekraftig verdiskaping stiller tydelige krav til bærekraftig verdiskaping. Føringerne fra denne er også fulgt gjennom tydelige forventninger fra Samferdselsdepartementet, som blant understreker kravene om:
 - Åpenhet og rapportering på vesentlig forhold knyttet til virksomheten
 - Utarbeidelse og implementering av tydelige mål og strategier for disse
 - Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger i tråd med anerkjente metoder
 - Benyttelse av anerkjente standarder for bærekraft og klima, inkludert i selskapets rapportering
 - Ansvarlig forretningsdrift i tråd med Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse, der den er relevant og tilpasset selskapets virksomhet
 - Tydelige mål og tiltak for å fremme økt mangfold og kjønnsbalanse i selskapet
- Regnskapsloven stiller krav om at store selskaper skal rapportere på sitt samfunnsansvar, inkludert hensynet til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, det ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon, i tillegg til arbeidsmiljø, likestilling og diskriminering.
- Den nye Åpenhetsloven som trer i kraft 1. juli 2022 setter krav til at større virksomheter (som definert i regnskapsloven) utfører aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper og redegjør offentlig om disse. Videre gir loven enhver rett til informasjon, både generell og knyttet til en vare eller tjeneste, fra en virksomhet om hvordan virksomheten håndterer faktiske og potensielle negative konsekvenser.

Denne rapporten gir en beskrivelse av alle viktige forhold knyttet til Norske togs arbeid med bærekraft. Arbeidet med utvikling av et konkret rammeverk for mål og indikatorer på de ulike områdene vil bli konkludert i løpet av 2022 for å imøtekomme de krav som stilles i de mest brukte standardene for bærekraftsrapportering. Norske togs eier, Samferdselsdepartementet, er orientert om status og utvikling av dette arbeidet.

I tillegg til denne rapporten, har vi i årsberetningen for 2021 inkludert en samling artikler om viktige saker knyttet til Norske Togs bærekraftsarbeid. Der hvor det er relevant henvises det i denne rapporten til disse for utfyllende informasjon.

Ansvar integrert i styringssystemet

Norske togs arbeid med bærekraft og 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 Norske togs ordinære virksomhetsprosesser og arbeidsstrømmer:

- «Økonomi og finans» – de arbeidsstrømmene som bidrar til effektiv drift og finansiell handlefrihet
- «Kundetilbud» – områder som er avgjørende for å sikre operatørene et konkurransedyktig tilbud
- «Ledelse og interne prosesser» – omfatter kjerneprosesser som kundeservice, anskaffelser, forvaltning og utvikling av kjøretøyene, kommunikasjon og økonomistyring
- «Læring og vekst» – tiltak rettet mot å sikre kompetente og fornøyde medarbeidere

For å ivareta helheten og sikre at Norske tog oppfyller sitt overordnede ansvar, er de fire virksomhetsprosessene understøttet av retningslinjer, mål og målindikatorer (KPI'er)

Med utgangspunkt i anerkjente prinsipper nedfelt i FNs menneskerettserklæring, ILOs kjernekonvensjoner og FNs bærekraftsmål, har Norske tog utviklet konkrete retningslinjer og styringsdokumenter. Disse er gjenstand for jevnlig revideringer, senest i forbindelse med innføring av åpenhetsloven og de tunge innkjøpsprosessene Norske tog er involvert i. Viktige retningslinjer og styringsdokumenter omfatter:

- «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.

Revidert vesentlighetsanalyse

Vesentlighetsanalysen er et viktig redskap i selskapets arbeid med bærekraft. Analysen er et verktøy som hjelper selskapet å vurdere hvor vi i størst grad kan bidra positivt til samfunnsutviklingen, og samtidig understøtte vår langsiktige verdiskapning.

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)
- Jernbanedirektoratet og andre regulatoriske og politiske myndigheter
- Operatører og andre aktører innen jernbane
- De reisende
- Samarbeidspartnere og leverandører
- Næringslivs-, arbeidstaker- og interesseorganisasjoner
- Investorer
- Medarbeidere

Selskapet har i 2021 innhentet informasjon gjennom eiermøter, investor- og leverandørmøter, løpende kontakt med operatører og samarbeidspartnere innen jernbanesektoren, kundetilfredshetsanalyser og medarbeiderundersøkelser. Sammen med resultatene fra kvalitative dybdeintervjuer med nøkkelrepresentanter for samtlige av Norske togs interessenter høsten 2020, er dette grunnlaget for selskapets hovedprioriteringer.

Ikke overraskende er de fleste interessentene særlig opptatt av problemstillinger knyttet direkte til sin egen relasjon til Norske tog og/eller jernbanen. Likevel er det enkelte temaer som går igjen på tvers av interessentgruppene. Dette er særlig knyttet til:

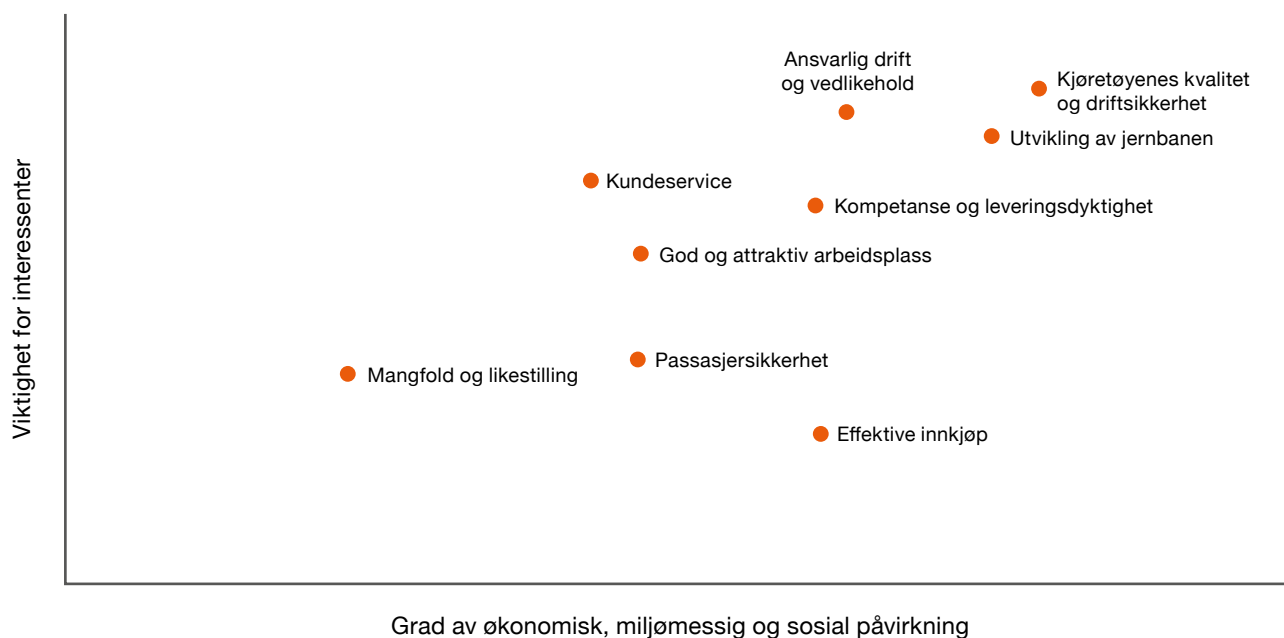
- Norsk togs bidrag til den helhetlige utviklingen av jernbanen, inkludert evnen til konstruktivt samarbeid med andre aktører
- Kvaliteten på kjøretøyene, herunder driftssikkerhet og forhold som påvirker punktlighet og avbrudd på tjenestene

- Kompetanse og leveringsdyktighet knyttet til forutsigbarhet på vedlikehold, oppgradering, fornyelse og utskifting av kjøretøy
- Arbeidet for å redusere kjøretøyenes miljø- og klimaavtrykk både i drift og i et livsløpsperspektiv. Dette er også et punkt som henger nært sammen med forventet sosial ansvarlighet på andre områder, så som innen anskaffelser og innkjøp

Norske tog foretar årlige vurderinger av vesentlighetsanalysen – et arbeid både organisasjonen, ledergruppen

og styret er involvert i. Den viktigste endringen ved årets analyse er en forenkling av analysen gjennom at temaer knyttet til miljø, klima og ansvarlige anskaffelser er samlet i ett punkt – Ansvarlig drift og utvikling. Begrunnelsen for dette er at de ulike temaene som går inn under dette forventningsmessig er så tett integrert at det gir mest mening å behandle som ett punkt. Operasjonelt og virksomhetsmessig henger de ulike aspekter ved dette også så nært sammen i verdikjeden at det er mer fornuftig å adressere temaene helhetlig, snarere enn hver for seg.

Vesentlighetsanalyse for Norske Tog



Fire hovedprioriteringer

Med utgangspunkt i vesentlighetsanalysen og inter-essentens tilbakemeldinger har Norske tog valgt å videreføre de fire satsingsområdene for bærekrafts-arbeid som ble etablert i 2020.

1. Utvikling av jernbanen

Dette handler om å bidra til at jernbanen i Norge når sitt overordnede mål - å flytte persontrafikk fra bil og fly til tog. Det er særlig på to områder Norske tog kan bidra til dette, nemlig gjennom:

- Tiltak som er med på å skape økt brukertilfredshet, slik at flere velger tog.
- Å bidra til økt kapasitet på jernbanen gjennom anskaffelser og tiltak som bidrar til bedre utnyttelse av tog og infrastruktur.

2. Ansvarlig drift og utvikling

Dette omfatter Norske togs ansvar knyttet til miljø, klima og ansvarlige innkjøp. Området dekker hele Norske togs verdikjede, inkludert:

- Etske, sosial og miljømessige krav til anskaffelser

- Tiltak for å redusere kjøretøyenes klimaavtrykk i driftsfasen
- Krav til ombruk og gjenvinning ved utfasing av gamle kjøretøy

3. Kvalitet og driftssikkerhet

Punktlighet og driftssikkerhet er blant de viktigste driverne for at operatørene skal lykkes med å gi et tilbud passasjerene opplever som godt. 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 vedlikeholds-vennlighet

4. Kompetent og utviklende arbeidsmiljø

Riktig kompetanse og kapasitet, samt et inkluderende og godt arbeidsmiljø er avgjørende for Norske togs mulighet for å lykkes med å fylle sin rolle i jernbanesektoren.

Vi kan oppnå dette gjennom tiltak for

- Mangfold og likestilling
- Læring og utvikling
- En god balanse mellom jobb og fritid

1. Utvikling av jernbanen

Av det som bevilges over statsbudsjettet til vei og bane går omtrent halvparten til jernbane. Dette demonstrerer myndighetens satsing på jernbanen og er et sterkt signal til alle jernbaneaktører om viktigheten av å bidra til en positiv utvikling.

Norske togs viktigste bidrag i denne sammenheng er knyttet til utskifting av togsett som det ikke lenger er formålstjenlig å oppgradere, med nye og moderne tog som bedre kan imøtekomme de reisendes forventninger til en moderne jernbane, og derigjennom bidra til å flytte persontrafikken fra fly til tog. I tillegg kan vi gjennom innføring av nytt signalsystem (ERTMS) bidra til at togene kan gå tettere, slik at kapasiteten kan økes gjennom bedre utnyttelse av skinnegangen – som representerer den kritiske kapasitetsbegrensningen for utvikling av jernbanen som transportsystem.

De overordnede målene for Norsk togs bidrag til utvikling av jernbanen er følgende å:

- Øke antall passasjerer som reiser med jernbanen
- Øke kapasiteten på jernbanen

Virkemidlene for å oppnå dette er knyttet til

- Å sikre en utforming og kapasitet på togene som bidrar til økt brukertilfredshet
- Anskaffelser av nye tog med sikte på økt kapasitet og standardisering
- Innstallering av ERTMS slik at trafikkstyringen på sikt kan automatiseres og forbedres

2021 har vært et aktivt år med hensyn til igangsetting og gjennomføring av prosjekter og aktiviteter på disse områdene:

Anskaffelser:

- Levering og innfasing av de 10 første av i alt 14 bimodale togsett til bruk på Trønderbanen til erstatning for mer enn 30 år gamle dieseltog.
- Utlysning av anbudskonkurranse for anskaffelse av i første omgang 17 nye fjerntog. Disse skal settes i trafikk i perioden 2026-2033 på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim-Bodø og Oslo-Kristiansand-Stavanger.
- Valg av leverandør av 30 nye lokaltog for strekningen Stabekk-Oslo-Ski med opsjon på ytterligere 170 tog. Disse togsettene skal erstatte dagens lokaltog og trafikker på Østfoldbanen fra 2025.

Oppgraderinger:

- Kontraktinngåelse med Alstom Transport AB om midtlivsoppgradering av lokaltog på strekningen Lillestrøm og Spikkestad, samt på Jærbanen. Oppgraderingen vil redusere risikoen for feil på kjøretøyene ved at teknisk levetid på komponenter og systemer forbedres
- Arbeidet med innstallering av ERTMS fortsatte i samarbeid med leverandør Alstom. ERTMS er et felles europeisk system initiert av EU som skal standardisere signalisering og trafikkstyring på jernbanen i hele Europa. Systemet vil gi færre signalfeil og mer forutsigbar og punktlig jernbanetrafikk.

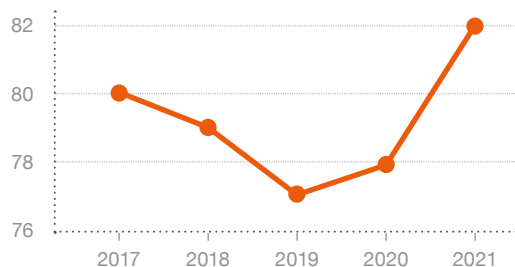
Kvalitetsheving

- Inngåelse av kontrakt og rammeavtale om levering av liggestoler for nattogene på Sørlandsbanen, Nordlandsbanen, Dovrebanen og nattoget mellom Bergen og Oslo.
- Installering av 4G mobilforsterkere om bord på alle fjerntog samt alle Flirt-tog. Dette vil bedre nettdekningen på toget, noe som er viktig for passasjerenes mulighet til å jobbe eller benytte strømmetjenester under reisen.

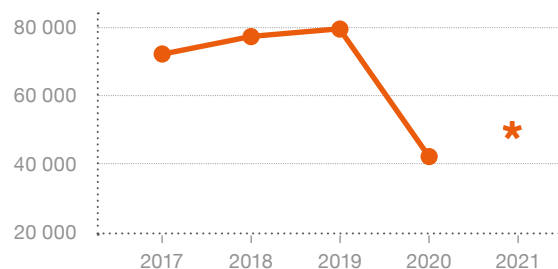
Måloppnåelse

Med hensyn til måloppnåelse, vil de fleste av disse tiltakene først få effekt på lang sikt når de store volumene av nye tog kommer til levering. 2021 har også vært et unntaksår i den forstand at koronatiltakene som har vært innført har bidratt til et betydelig fall i trafikken.

Brukertilfredshet

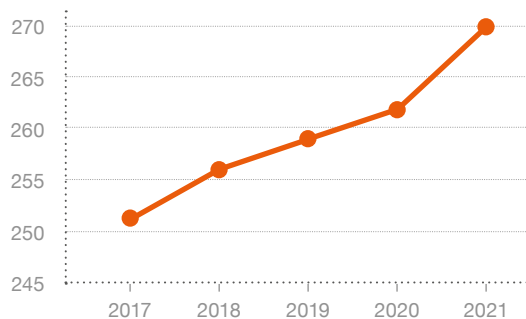


Passasjerutvikling (tusen)



* Tall for 2021 var ikke tilgjengelig fra SSB.

Antall tog



2. Asvarlig drift og utvikling

Miljø og klima

Togenes påvirkning på miljø og klima

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

- **Produksjon av kjøretøy**

Produksjon av tog og vogner påvirker miljø og klima gjennom utslipp fra energikilder og kjemiske komponenter, naturinngrep og bruk av energi, vann og naturressurser til produksjon av stål og aluminium, samt produksjon av ulike former for avfall.

- **Forvaltning, utvikling og drift**

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 benytter strøm som er opprinnelsesmerket norsk vannkraft. Klimautslippene fra selve driften er således primært knyttet til de få strekningene som ennå ikke er elektrifisert, og hvor det i dag benyttes diesel som energikilde.

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

- **Avhending**

Det siste stadiet av togenes livsløp er avhending og gjenvinning av utgåtte togsett. Her er gjenvinningsgrad og -type avgjørende for avtrykket. Jo mer som kan ombrukes eller gjenvinnes, jo bedre for klima og miljø.

Norske togs tilnærming

Norske tog har en helhetlig tilnærming til miljø- og klimautfordringene i den forstand at vi søker å påvirke alle stegene i togenes livsløp:

- **Strengt krav til anskaffelser**

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. I de anbudsprosessene vi har håndtert i 2021, er det eksempelvis satt krav til:

- Energiforbruk, støyreduksjon, vekt og passasjerkapasitet
- Kvaliteter ved materiell og utstyr, herunder gjenvinnbarhet
- Dokumentasjon i form av livssyklusanalyser, dokumentasjon av CO₂-utslipp fra produksjonsprosessen, samt evaluering av togene på grad av gjenvinnbarhet ved skroting
- Ansattes rettigheter og arbeidsprosesser for å sikre at disse er i tråd med de krav Norske tog setter

- **Fornyelse og oppgradering av togene**

Moderne tog er gjennomgående mer klimavennlige enn gamle. Det viktigste bidraget til reduserte utslipp i driften er følgelig anskaffelse av nye tog, inkludert utskifting av diesellokomotiver med overgang til bimodale løsninger. Norske togs kjøretøy har i dag en gjennomsnittsalder på 18,7 år, men flere togsett er mer enn 40 år gamle og store deler av togparken er derfor modent for utskifting.

Norske tog har planlagt for en ambisiøs fornyelse av togparken, som også innebærer utskifting av diesellokomotiver til bimodale tog.

I 2021 fikk Norske tog 10 nye tog levert, som er satt i drift av SJ Norge på Trafikkpakke 2. I samme periode ble to tog, et lokomotiv tatt ut av kjøretøyparken og skrotet.

Fordi så mye av togenes miljø- og klimaavtrykk er knyttet til produksjon av togsettene, er levetidsforlengelser ikke bare økonomisk fornuftig, men også viktig i et klimaperspektiv. Midtlivsoppgraderinger bidrar til å øke standarden, redusere avbrudd og i noen tilfeller også redusere energiforbruket. Norsk tog stiller strenge krav også til leverandører av slike oppgraderinger, både til valg av materialer og løsninger, gjenvinnbarhet og arbeidsprosesser

I 2021 ble det inngått kontrakt med Alstom Transport AB om midtlivsoppgradering av 36 togsett som benyttes i lokaltogtrafikken i Oslo-området og på Jærbanen. Oppgraderingene vil bli gjennomført i perioden 2022-2025.

• Ombruk og gjenvinning

Togene som nå tas ut av drift er så gamle at de ikke er designet for ombruk og gjenvinning. Norske tog stiller likevel strenge krav til gjenvinning, og ønsker at gjenvinning skjer så høyt oppe i avfallspyramiden som mulig – altså at kritiske komponenter demonteres for ombruk i andre tog og at så mye som mulig materialgjenvinnes fremfor å brukes til energigjenvinning eller gå til deponi. Vi har avtaler med gjenvinningselskaper for alle togsett som fases ut, og gjenvinnbarhet er et viktig kriterium også i anskaffelser og vedlikehold. (Se egen artikkel om skroting av tog på side 66.)

Norske tog har i 2021 sendt to togsett, et flytog og et lokomotiv til demontering og skroting. Togene er plukket fra hverandre bit for bit. Hele 90 prosent av kjøretøyene er blitt gjenvunnet. I 2022 skal 22 togsett og dieselmotorvogner sendes til skroting.

Målsettinger for arbeidet med miljø og klima

De overordnede målene for Norsk togs arbeid med miljø og klima er å:

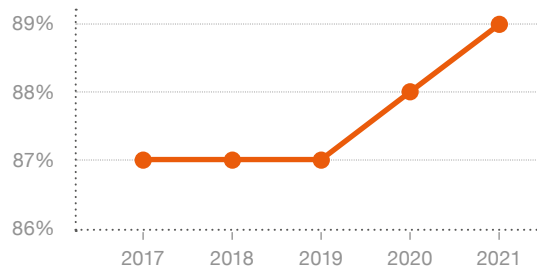
- Redusere utslipp og energiforbruk
- Øke elektrifiseringsgraden av togene
- Øke gjenvinningsgraden av togsett som skrotes

Grønn finansiering – en driver for bærekraft

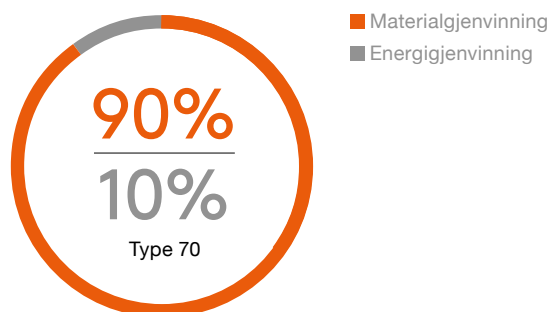
Norske tog utstedte to grønne obligasjonslån på i alt to milliarder kroner høsten 2021 for finansiering av nye elektriske togsett. Sammen med lån på 1,2 milliarder kroner som ble utstedt høsten 2019 har selskapet nå hentet 3,2 milliarder kroner i grønne obligasjonslån til meget gode betingelser.

For lånegiverne er grønne obligasjoner en mulighet til å skape en sikker avkastning på grønne og bærekraftige investeringer. For å kunne dokumentere klimaeffekten av obligasjonslånet har Norske tog utviklet et rammeverk for obligasjonslånene – «Green Bond Framework». Dette bygger på prinsippene til The International Capital Market Association (ICMA) Green Bond Principles fra

Andel elektrifiserte tog



Gjenvinningsgrad



2018 og setter krav til dokumentasjon og rapportering av klimaeffektene ved investeringene. Rammeverket er uavhengig revidert av Cicero, som gav det høyeste karakter på sin vurderingsskala.

I forbindelse med utvikling av “Impact Report” for 2021 (som finnes på Norske togs hjemmesider) varslet Norske tog en ambisjon om å tilnærme sitt rammeverk til EUs «Green Bond Standard». Dette vil i så fall innebære at:

- Obligasjonslånene kun kan benyttes til formål som imøtekommer EUs taksonomi-kriterier
- Obligasjonsutsteder utvikler og sikrer ekstern verifisering av rammeverket for lånet, inkludert miljømessige målsettinger, før lånet kan etableres
- Det må rapporteres både på allokering og virkninger av investeringene, og at disse må verifiseres av ekstern aktør
- Obligasjonsutstederen må sikre at investeringene imøtekommer prosjektenes spesifikke miljøkriterier og sosiale mål beskrevet i OECDs retningslinjer.

Ut over å bidra til å sikre finansiering av nye tog, har arbeidet med det grønne rammeverket og utvikling av «Impact Report» for 2021 også bidratt til økt kompetanse og økt bevissthet om Norske togs utslipp. Etableringen av grønne obligasjoner er således også en positiv og viktig driver for utvikling av kompetanse og rammeverk innen bærekraft for hele Norske togs virksomhet.

Ytterligere informasjon om grønne obligasjoner finnes i egen artikkel i årsberetningen, samt på våre hjemmesider.

Ansvarlige anskaffelser

I tillegg til å stille tekniske og miljømessige krav til sine anskaffelser, har Norske tog og forpliktet seg til å stille etiske og sosiale krav til sine leverandører. En viktig del av disse forpliktelsene er å følge de prinsippene som er nedfelt i FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter samt OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper: Det er også viktig at anskaffelsene baseres på prosesser som sikrer transparens og etterprøvbarehet.

Aktsomhetsvurderinger

Valget av Alstom som leverandør av 30 lokaltog med opsjon på ytterligere 170 tog har skapt kritikk på bakgrunn av selskapets knytning til israelske bosetninger på okkuperte områder i Palestina (se side 64 for egen artikkel om bakgrunnen for og håndteringen av denne saken).

Saken har også aktualisert og rettet søkelys mot Norske togs arbeid med anskaffelser, og spesielt kvaliteten på selskapets aktsomhetsvurderinger i anskaffelsesprosessen. I forbindelse med anskaffelsesprosessen og valget av Alstom som leverandør har Norske tog gjort vurderinger opp mot anskaffelsesregelverket og FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter. Vurderingene har vist oss at saken er et eksempel på kompleksiteten og juridiske hensyn i anskaffelsesprosessene sett opp mot viktige internasjonale prosesser og initiativer som har til hensikt å sikre et ansvarlig næringsliv. Saken har bidratt til å styrke Norske Tog sitt arbeid med aktsomhetsvurderinger i anskaffelsesprosessene for å ivareta vårt mål om ansvarlige anskaffelser.

Når den nye åpenhetsloven trer i kraft 1. juli 2022, vil det bli stilt krav til at større virksomheter, slik disse er definert

i regnskapsloven, om å utføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper og redegjøre offentlig om disse. Loven gir også enhver rett til informasjon knyttet til forhold knyttet til menneske- og arbeidsrettigheter knyttet til et spesifikt produkt eller tjeneste.

For Norske tog er ansvarlige anskaffelser viktig. Dette innebærer at det også må stilles krav til leverandørene, ikke bare til produktene som anskaffes. Uavhengig av loven, har Norske tog etablert gode rutiner og prosesser for aktsomhetsvurderinger i forbindelse med sine anskaffelser, i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter samt OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.

Aktsomhetsvurderinger en kontinuerlig prosess, basert på seks trinn.

1. Forankring av ansvarlighet i retningslinjer og styrings-systemer
2. Kartlegging og vurdering av negativ påvirkning/skade ut fra egen virksomhet, leverandørkjede og forretningsforbindelser
3. Stansing, forebygging eller redusering av negativ påvirkning/skade
4. Overvåking av gjennomføring og resultater
5. Kommunikasjon om hvordan påvirkningen er håndtert
6. Gjenoppretting og erstatning der det er påkrevd

Ut ifra at Norske togs anskaffelser hovedsakelig er i en tidlig fase, har Norske tog så langt særlig fokusert på trinn 1-3, som er de meste relevante for hvor i prosessen anskaffelsene er. I Norske tog etterleves disse på flere måter:

- Norske togs retningslinjer for anskaffelser inkluderer en forpliktelse til å hensynta OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper i alle anskaffelser.
- Vår Code of Conduct for Suppliers inkluderer i alle kontrakter. Dette forplikter leverandører og underleverandører til å etterleve grunnleggende menneske- og arbeidsrettigheter, håndtere miljø- og klima, etikk og anti-korrupsjon og gir Norske tog rett til å kontrollere etterlevelse hos både leverandører og underleverandører, inkludert gjennom stedlige kontroller.
- For anskaffelse av nye lokaltog og nye fjerntog er det utarbeidet kontraktskrav knyttet til aktsomhets-

vurderinger for menneskerettigheter og miljø. Dette forplikter leverandørene til å utføre aktsomhetsvurderinger, og gir blant annet Norske tog mulighet til å revidere leverandørenes egne rutiner for dette.

Risikovurderinger utføres i flere stadier av anskaffelsesprosessen:

- Etter kontraktsinngåelse gjennomføres det en risikokartlegging basert på informasjon om de aktuelle leverandørkjedene, inkludert opprinnelsesland, produksjonsprosesser og spesifikke underleverandører og forretningsforbindelser. Kartleggingen baserer seg blant annet på DFØs høyrisikoproduktliste. Ut fra kartleggingen vil vi prioritere risikomitigerende tiltak.
- Mulige hovedleverandører for anskaffelsene blir underlagt særlig vurdering. Det gjennomføres derfor en Integrity Due Diligence (IDD) av alle aktuelle tilbydere i større anbud. Disse gjennomføres av en ekstern part og tar sikte på å avdekke forhold som kan kartlegges gjennom åpne kilder, og omfatter informasjon om eierskap til rettigheter, negativ medieomtale, rettsvister, politisk eksponering og sanksjoner og regulatorisk status.
- På bakgrunn av informasjonen kartlagt gjennom IDD-vurderinger innhenter så Norske Tog ytterligere informasjon fra tilbyderne, i form av redegjørelser og egne vurderinger fra leverandøren, knyttet til enkelte av de identifiserte forholdene.

Tiltak for å stanse, forebygge eller redusere evt. negativ påvirkning/skade identifiseres på bakgrunn av alvorlighetsgrad, samt en vurdering av Norske togs knytning til forholdet. Grunnlaget for eventuelle reaksjoner vil være forankret i de krav som stilles til leverandøren med hensyn til etterlevelse av retningslinjer og kontraktskrav. I tildelingen av kontrakt for lokaltog til Alstom, har Norske tog sammen med eksterne juridiske rådgivere konkludert med at det ikke finnes juridisk grunnlag for å ekskludere Alstom fra konkurransen. Grunnlaget for dette er beskrevet i egen artikkel på side 64.

Uavhengig av dette, har saken dokumentert viktigheten av robuste systemer for aktsomhetsvurderinger – og at de prosessene Norske tog legger til grunn også er gode nok til å identifisere og håndtere aktuelle problemstillinger.

I tillegg til å stille krav til etterlevelse av grunnleggende menneskerettigheter, stiller Norske tog også konkrete krav til miljø- og klimamessige standarder både for produkt, prosess og leverandør. Disse er omtalt i et annet kapittel på side 42 i denne rapporten.

Målsettinger

Den overordnede målsettingen knyttet til ansvarlige anskaffelser er å sikre full etterlevelse av kontrakter, krav og grunnleggende retningslinjer. I de nye anskaffelseskontraktene for lokaltog og fjerntog vil kontroll av avvik være regulert og arbeidet med dette vil følges tett opp i selskapet.

Integritet og anti-korrupsjon

Ansvarlige innkjøp forutsetter at også egen organisasjon handler med integritet.

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 har etablert etiske retningslinjer og retningslinjer for samfunnsansvar som blant annet omhandler selskapets forhold til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon. Disse gjelder både for egne ansatte og innleide ressurser.

Det er også etablert en rutine for årlige dilemmatreninger for selskapets medarbeidere. I 2021 ble det gjennomført én dilemmatrening.

Det er etablert ekstern varslingskanal som er tilgjengelig gjort på selskapets hjemmeside.

- Mål: Ingen korrupsjonshendelser
- Resultat: Ingen rapporterte korrupsjonshendelser

3. Kvalitet og driftssikkerhet

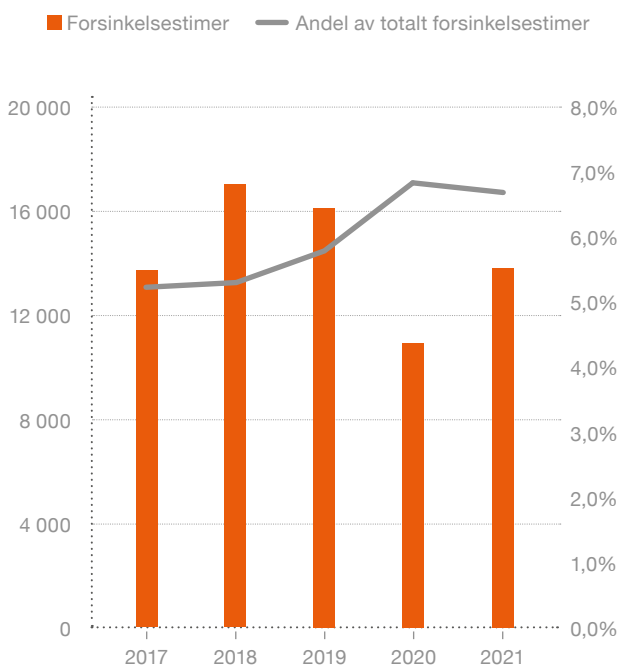
Få ting frustrerer reisende mer enn innstilte eller forsinkede tog. Forutsigbarhet og punktlighet er også en viktig driver for hele jernbanens omdømme. I perioden 2016–2021 skyldes i gjennomsnitt 5,8 prosent av registrerte forsinkelser og 2 prosent av alle innstillinger feil på togene. I prosent er dette lave tall – i antall tilfeller likevel altfor mange. Norske tog jobber systematisk for å bedre dette resultatet. De største utfordringene knyttet til kvalitet og driftssikkerhet er alderen på togene og tilgang på reservedeler til disse, samt manglende standardisering av eksisterende togpark.

For å adressere de kortsiktige utfordringene jobber Norske tog med å øke takten i arbeidet med modifikasjoner og forbedringer knyttet til togmateriellet. Skroting av gammelt materiell blir i den sammenheng en viktig kilde for å skaffe kritiske komponenter til togparken. Norske tog overtok i 2021 ett togsett fra Flytoget. Dette togsettet

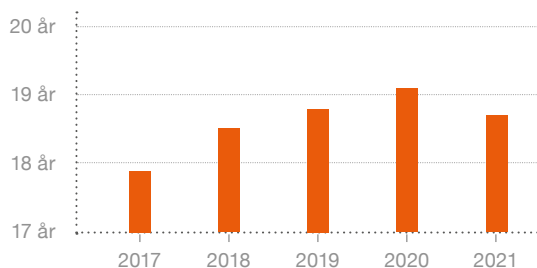
ble plassert direkte på verksted for demontering/uttak av kritiske komponenter for vedlikehold og deler som kan bli reservedeler for andre togsett, slik at disse ivaretas. De gjenværende delene av togsettet ble deretter sendt videre til gjenvinning. De viktigste tiltakene for å løse utfordringene på lang sikt er den fornyelsen og standardiseringen av togene som vil skje de nærmeste årene.

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 driftssikkerhet, pålitelighet, energiforbruk og opprettholdelse av teknisk levealder for togene. Tekniske oppgraderinger, som vil si oppgradering av togets tekniske komponenter og interiør, er en viktig mulighet for Norske tog til å påvirke togenes egenskaper med hensyn til både energiforbruk og driftssikkerhet, og dermed hvor lenge togene kan benyttes. Kontrakten Norske tog inngikk i 2021 med

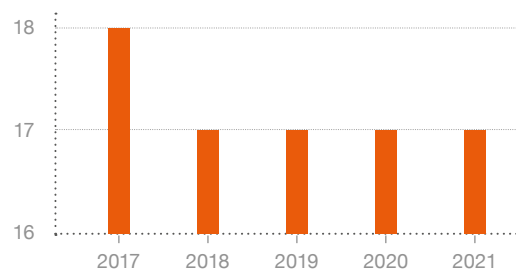
Forsinkelser som skyldes togene



Togenes snittalder



Antall togtyper





Elektrisk lokomotiv EL18 – lok og vogn

Alstom om midtlivsoppgraderinger av 36 togsett er et viktig tiltak for å forlenge levetiden og bedre driftssikkerheten på disse togene.

De største utfordringene knyttet til driftssikkerhet og kvalitet er alderen på togene og tilgang på reservedeler til disse, samt manglende standardisering av eksisterende togpark. De viktigste tiltakene for å løse utfordringene på lang sikt er derfor den fornyelsen og standardiseringen av togene som vil skje de nærmeste årene, inkludert programmene for modifikasjoner og midtlivsoppgraderinger.

Tekniske oppgraderinger, som vil si oppgradering av togets tekniske komponenter og interiør, er en viktig mulighet for Norske tog til å påvirke togenes egenskaper med hensyn til både energiforbruk og driftssikkerhet, og dermed hvor lenge togene kan benyttes. Kontrakten Norske tog inngikk i 2021 med Alstom om midtlivsoppgraderinger av 36 togsett er et viktig tiltak for å bedre driftssikkerheten på disse togene.

For å adressere de kortsiktige utfordringene jobber Norske tog med å øke takten i arbeidet med modifikasjoner og forbedringer. Skroting av gammelt materiell blir i den sammenheng en viktig kilde for å anskaffe kritiske komponenter.

Norske tog overtok i 2021 et togsett fra Flytoget. Dette togsettet ble plassert direkte på verksted for demontering/uttak av kritiske komponenter for vedlikehold og deler som kan bli reservedeler for andre togsett, slik at disse ivaretas. De gjenværende delene av togsettet ble deretter sendt videre til gjenvinning.

Kunde- og brukertilfredshet

Norske tog har satt høye krav til kunde- og brukertilfredshet. I 2021 gjennomførte Jernbanedirektoratet for første gang en samlet undersøkelse av kundertilfredshet for alle togoperatørene (tilfredsheten for passasjerene).

På spørsmål om hvor fornøyd passasjerene er med kupékomforten på reisen, ble det samlede resultatet på tvers av alle togoperatørene i 2021 en score på 82 (hvor 100 er maks).

Selv om undersøkelsen ble gjennomført i en situasjon preget av korona-stenging og redusert trafikk, danner den allikevel et godt grunnlag for måling av utvikling i fremtiden.

Norske togs kunder er de tre operatørene av togjenester i Norge: Vy, SJ og GoAhead. Det er ikke gjennomført egne kundertilfredshetmålinger av disse, men det er etablert gode prosesser for dialog og kontakt hvor relevante temaer blir diskutert.

4. Kompetent og utviklende arbeidsmiljø

Norske tog ønsker å tilby sine medarbeidere et arbeidsmiljø hvor folk trives og får utviklet seg både profesjonelt og menneskelig.

Samtidig har vi tradisjonelt vært en smal og liten organisasjon med store oppgaver, hvor behovet for spisskompetanse i faser er stort. I tillegg til å fokusere på et godt og mangfoldig arbeidsmiljø, har det vært viktig å redusere organisatorisk og kompetansemessig sårbarhet.

Vår ambisjon er å ha en slank og effektiv organisasjon som betjener våre fire kunder – SJ Norge, Go-Ahead, Vy Tog og Vy - på aller beste måte. Likevel har det vært viktig og riktig å øke antall medarbeidere i Norske tog på grunn av arbeidet med og forvaltningen av de store anskaffelsesprosessene som pågår nå.

Dette er arbeid som krever både kapasitet og spesialkompetanse, og vi har i perioder av året vært like mange innleide rådgivere som ansatte for å løse disse oppgavene.

I lys av både arbeidsmiljø og behov for å bygge robusthet i organisasjonen, har vi derfor gjennom året økt antall medarbeidere fra 39 til 51.

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog har som mål å ha fornøyde medarbeidere med god og relevant kompetanse.

I 2021 har Norske tog gjennomført en medarbeiderundersøkelse som viser at medarbeidertilfredsheten holder seg på et høyt nivå. Scoren for arbeidsglede er på 79 prosent (opp fra 72 prosent i 2020) og for lojalitet er scoren 85 prosent (opp fra 80 prosent i 2020). En score på over 75 prosent vurderes som høy.

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 kjøretøy.

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.

- Sykefraværet er fortsatt lavt på 2,3 prosent.
- Det er ikke rapportert om alvorlige skader

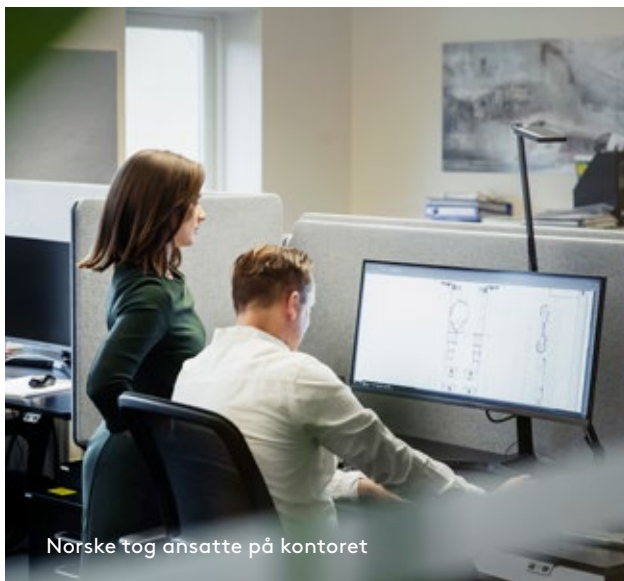
Fremme likestilling og hindre diskriminering

Norske tog har over tid arbeidet systematisk med et inkluderende arbeidsmiljø og å fremme likestilling og hindre diskriminering, og vi har som mål at Norske togs arbeidsstyrke skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen. I Norske tog skal ingen diskrimineres på bakgrunn av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, kulturell og etnisk bakgrunn. Dette er tydeliggjort i våre verdier og styrende dokumenter, og det vektlegges ved gjennomføring av interne kurs og treninger, rekruttering og i ansattes lønns- og arbeidsvilkår.

Med utgangspunkt i en bevisst satsing og tilrettelegging har kvinneandelen i Norske tog økt år for år siden selskapet ble etablert. Fra en kvinneandel på 10 prosent ved etableringen i 2016 til en kvinneandel ved utgangen av 2021 på 35 prosent (18 av 51). Dette har skjedd gjennom et systematisk arbeid for å øke kvinneandelen i selskapet. Viktigste tiltak er at det alltid skal være en kvalifisert kvinnelig kandidat og en kandidat med minoritetsbakgrunn ved alle annengangs intervjuer. Vi er fornøyde med hva vi har oppnådd, men ønsker en enda bedre balanse og fortsetter å jobbe systematisk for å identifisere kvalifiserte kvinnelige kandidater.

I selskapets styre er kvinneandelen på aksjonærvalgte styremedlemmer på 66 prosent og i selskapets ledergruppe er kvinneandelen på 40 prosent.

Arbeidet med å øke antall ansatte med minoritetsbakgrunn har også gitt resultater. Det er nå ti ulike nasjonaliteter blant våre 51 ansatte. Norske tog skal innkalle minimum en søker med minoritetsbakgrunn til intervjuer, der dette er mulig.



Alle nyansatte i Norske tog får en egen fadder og en mentor, i tillegg til at vi har utviklet et onboarding-program med blant annet en egen «jernbaneskole» med forelesninger om de spesielle forholdene på jernbanen i Norge. Disse tiltakene sørger for at det skal være enkelt å komme godt inn i det sosiale og faglige arbeidsmiljøet i Norske tog, og gjør det enklere å rekruttere arbeidstakere som ikke har erfaring fra den norske jernbanen.

Kjønn og lønn

Norske togs ledergruppe har en kvinneandel på 40 prosent. Vi evaluerer lønn på grunnlag av stilling og ansiennitet, og på bakgrunn av det skal kvinner og menn komme tilnærmet likt ut uavhengig av kjønn. Den lokale lønnspolitikken skal sikre at ansatte med lik type kompetanse og arbeidsoppgaver har samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling. Norske tog skal ikke ha ubegrunnede lønnsforskjeller mellom kvinner og menn. Våre lønnsstatistikker viser ingen tendenser til lønnsforskjeller som kan tilskrives kjønn.

Norske tog har i 2021 gjennomført flere tiltak for å styrke inkluderingen, hvor de viktigste er:

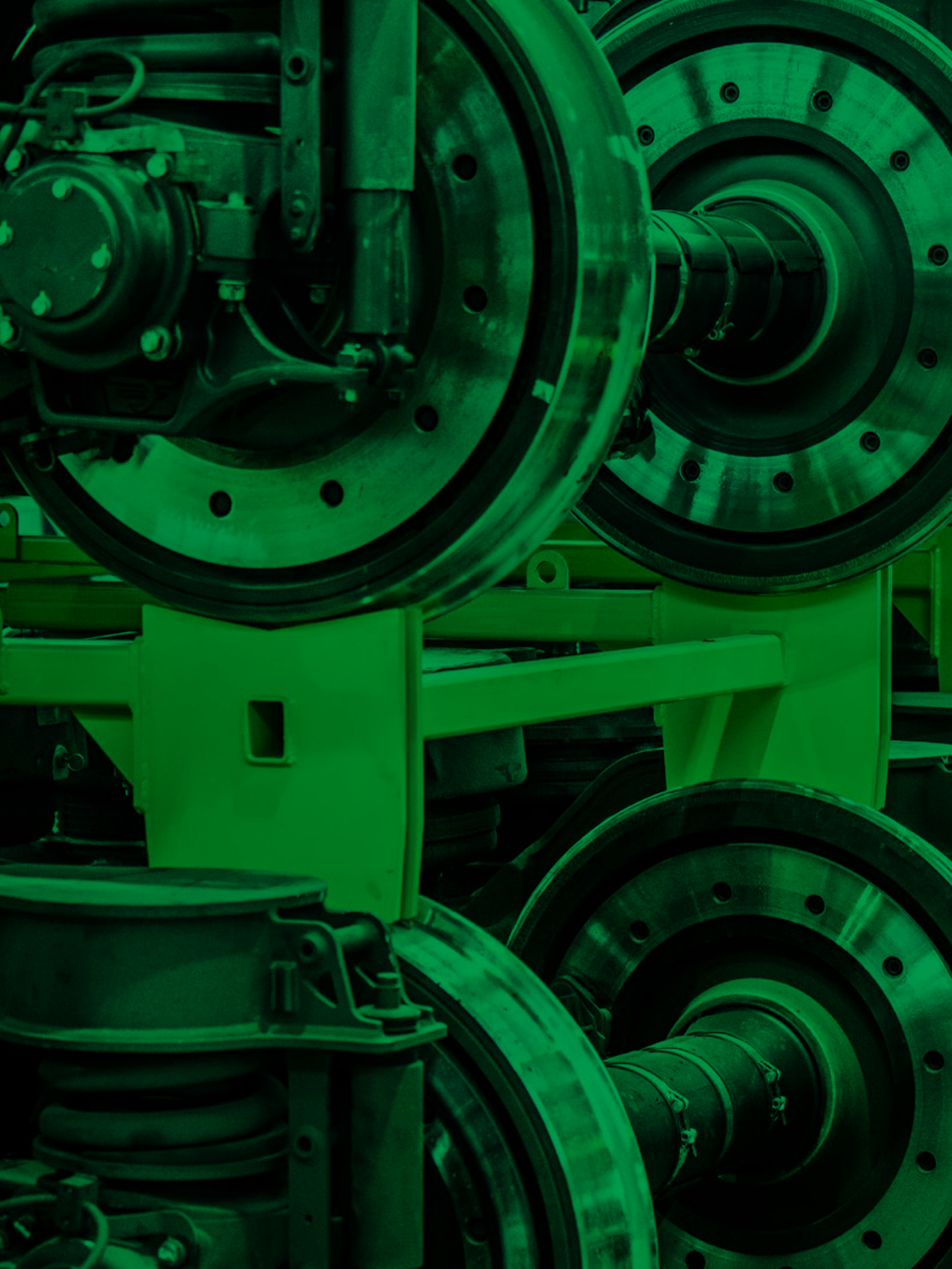
- Alltid innkalle minimum en kvalifisert kvinnelig kandidat og en kandidat med minoritetsbakgrunn ved alle annengangs intervjuer.
- Å gi alle nyansatte en egen fadder og en mentor, i tillegg til et onboarding-program med blant annet en egen «jernbaneskole» med forelesninger om de spesielle forholdene på jernbanen i Norge.



- Selskapet hadde en egen KPI på kvinneandel blant ansatte og et mål om at den skulle over 30 prosent i løpet av 2021 – et mål som ble overoppfyllt.
- Bevisst arbeid for å rekruttere kvinner som prosjektledere resulterte i to nye kvinnelige prosjektledere.
- Systematisk arbeid med å øke antall ansatte med minoritetsbakgrunn, resulterte i at 5 av 17 nyansatte i 2021 inngår i den kategorien.

For 2022 vil Norske tog videreføre de tiltakene som selskapet har gjennomført så langt, og i tillegg vil selskapet gjennomføre følgende nye tiltak for å styrke inkluderingen:

- Nytt og høyere mål om at kvinneandelen i selskapet skal være over 40 prosent i løpet av 2022.
- Gjennomføre lovpålagt risikovurdering av likestilling og mangfold.
- Gjennomføre risikovurdering av rekrutteringsprosessen og vurdere forbedringer i denne.
- Ved anskaffelse av rekrutteringstjenester stiller vi krav om at leverandøren har kompetanse om inkludering og skal bidra til at vi når de målene som er satt for Norske tog.
- Søke deltakelse i statens traineeprogram for personer med høyere utdanning og nedsatt funksjonsevne eller hull i CV.
- Vurdere muligheten for å opprette lærlingplasser – også for personer med nedsatt funksjonsevne.
- Sikre at alle ansatte som gjennomfører eller deltar i intervjuer skal ha deltatt på eller sett DFØs seminarrekke om inkluderingsdugnaden.

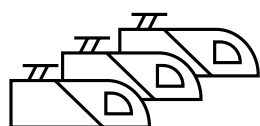




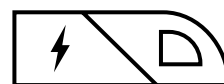
Årets artikler

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.

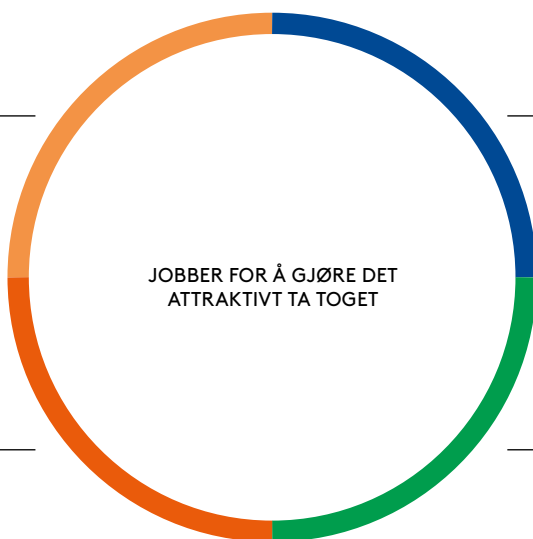
Norske tog



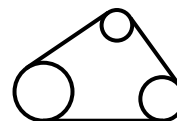
ANSKAFFELSE AV
NYE TOG



ELEKTRIFISERING
- KJØP AV BIMODALE TOG



INSTALLERING AV
MOBILFORSTERKERE



SELVKJØRENDE
TRANSPORT

Slik jobber Norske tog for å gjøre togreisen grønnere

Norske tog jobber bærekraftig når vi kjøper tog, vedlikeholder tog og skroter tog. Målet er å gjøre togreisen enda mer attraktiv, samtidig som vi skal redusere egne utslipp – fra avgang til ankomst.

Jo flere reisende som velger toget som transportmiddel fra A til Å, i større grad bidrar Norske tog til å oppfylle regjeringens mål om å redusere klimautslipp fra transportsektoren. Derfor er Norske togs overordnede mål å bidra til at togreisen blir så attraktiv, effektiv og behagelig som mulig. For å nå dette målet kjøper Norske tog nye komfortable og moderne lokaltog, og region- og fjerntog. I tillegg oppgraderer vi eldre togsett som fortsatt skal være i trafikk noen år til. Videre installerer vi mobilforstærkere for å bedre nettdekningen til togpassasjerene og vi kjøper inn liggestoler på fjerntogtogstrekningene for at togoperatørene skal kunne gi de reisende et bedre nattogtilbud.

I tillegg jobber Norske tog kontinuerlig med å redusere egne utslipp i hele verdikjeden, fra tog anskaffes, er i drift, og til de skrotes.

90 prosent av Norske togs togsett er elektriske og har ingen CO₂-utslipp. Samtidig er det rom for forbedringer både når det gjelder energieffektiviteten til de elektriske togsettene vi har, og når det gjelder å bytte ut diesel-drevne tog med elektriske eller hybride tog.

I årets artikler forteller vi hvordan Norske tog jobber med bærekraft langs hele togreisen. I det første kapittelet starter vi med oss selv – arbeidsmiljøet i Norske tog – og fortsetter med hvordan selskapet jobber med å sikre grønn finansiering av togene. Videre forteller vi hvordan vi bruker vår innkjøpsmakt til å påvirke leverandører til å følge FNs menneskerettigheter, men også om dilemmaene vi møter på denne reisen. Helt til sist, forteller vi om hvordan Norske tog jobber med skroting og gjenvinning av utrangerte togsett.

Det mest kompetente arbeidsmiljøet på tog

Høsten 2021 var det fem år siden Norske tog ble skilt ut fra NSB og etablert som et eget selskap. I løpet av disse årene har Norske tog bygget opp en faglig sterk organisasjon, med kompetente og kunnskapsrike medarbeidere på tog.

I 2021 har Norske tog rekruttert flere nye medarbeidere, og organisasjonen består nå av 51 togentusiaster. I artikkel 1 forteller vi mer om hvem vi som jobber i Norske tog er, og hva vi gjør for å sikre trygge og klimavennlige togsett.

Grønn finansiering av togreisen

Norske tog er et statseid selskap, og togkjøp finansieres gjennom at staten over statsbudsjettet garanterer for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi og gjennom låneopptak i obligasjonsmarkedet. Norske tog har de to siste årene jobbet med å utvikle et rammeverk for grønn finansiering – Green Bond Framework – slik at selskapet kan ta opp lån i obligasjonsmarkedet for å finansiere toganskaffelser.

Norske tog utstedte to grønne lån på i alt 2 milliarder kroner høsten 2021. Norske tog utstedte også grønne lån på 1,2 milliarder kroner høsten 2019. Norske tog har med dette sikret seg gunstig finansiering av nye elektriske region- og lokaltog.

De neste årene skal Norske tog anskaffe opp mot 100 nye fjerntog, i tillegg til nye lokal- og regiontog. Vår ambisjon er at en del av disse togene skal finansieres gjennom utstedelse av grønne obligasjonslån. Det forteller vi mer om i artikkel 2.

Krav og forventninger til leverandørene

I 2021 vedtok Stortinget en åpenhetslov. Den nye loven, som tar utgangspunkt i FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv, innebærer at bedriftene må foreta aktsomhetsvurderinger av arbeidsforholdene hos sine leverandører.

Åpenhetsloven vil være gjeldende for norske bedrifter fra sommeren 2022 og Norske tog vil være omfattet av den nye loven. Det betyr at vi som selskap må gjennomføre aktsomhetsvurderinger av blant annet arbeidsforholdene hos våre leverandører. Dersom vi avdekker brudd i forhold til kontrakten, vil vi stille krav til endringer. Samtidig er Norske tog som et offentlig eid selskap forpliktet til å følge anskaffelsesloven. Denne loven stiller strenge krav til å for eksempel kunne utelukke selskaper fra en anbudskonkurranse.

I artikkel 3 viser vi hvordan Norske tog arbeidet med disse problemstillingene i forkant av avtalesignering for kjøp av lokaltog fra Alstom SA.

Skroting av gamle togsett

Norske tog jobber med bærekraft ved å stille krav til energiforbruk og utslipp ved anskaffelse av nye togsett, og ved å stille krav til gjenbruk og gjenvinning ved skroting av togene.

Når Norske tog nå kjøper nye lokaltog og fjerntog, krever vi at leverandørene leverer livssyklusanalyser av togene, med beregning av energiforbruk, støy, materialbruk og miljøavtrykket ved avhending/skroting.

Når eldre togsett tas ut av trafikk og skrotes, er målet å gjenbruke og gjenvinne så mye som mulig av materialet. Dette er en viktig del av Norske togs arbeid med sirkulærøkonomi. Gjennom et samarbeid med det norske gjenvinningsselskapet Hellig-Teigen har Norske tog en materialgjenvinning på nær 90 prosent ved skroting av gamle togsett.

I artikkel 4 forteller vi mer om hvordan Norske tog jobber med sirkulærøkonomi gjennom profesjonell håndtering av skroting av eldre togsett.



Bimodalt togsett, Type 76

Tog-entusiastene i Norske tog

Det jobber 51 togentusiaster og -eksperter i Norske tog. Her er noen av dem.

Høsten 2021 var det fem år siden Materiellselskapet ble skilt ut fra NSB og etablert som eget aksjeselskap under Samferdselsdepartementet, med oppgave å anskaffe, eie og forvalte tog for utleie til operatører som kjører persontog i Norge.

I 2017 fikk selskapet sitt nye navn: Norske tog. 32 medarbeidere, alle med lang erfaring fra NSB, fulgte med det nye selskapet. Siden den gangen har Norske tog vokst betydelig; antall kunder har økt fra en til fire, og antall ansatte har økt fra 32 til 51.

Bare i 2021 ansatte Norske tog 17 nye medarbeidere.

Gøy på jobb

Norske tog er i dag det ledende fagmiljøet innen innkjøp, tilpasning og forvaltning av jernbanekjøretøy i Norge. Norske togs medarbeidere må ha spesialkompetanse på både tog og særnorske forhold som er avgjørende når tog skal anskaffes og forvaltes. Det norske klimaet med vinter og snø, og et terreng med mye fjell, innebærer at togsettene må oppfylle en rekke tekniske krav for å være egnet for norske forhold.

Tog-entusiastene i Norske tog har variert bakgrunn. 35 prosent av de som jobber i selskapet, er kvinner – en andel som er høy i det tradisjonelt mannsdominerte jernbanemiljøet, men ikke høy nok. I ledergruppen er to av fem kvinner.

De 51 medarbeiderne har til sammen ti forskjellige nasjonaliteter, der kollegaene har pass fra Italia, Iran, Sverige, Tyskland, Cuba, Romania, Storbritannia, Frankrike, India – og Norge.

De ansatte i Norske tog har høy arbeidsglede på jobb og sterk lojalitet til arbeidsplassen, viser medarbeiderundersøkelsen som ble gjennomført i 2021. Både arbeidsgleden og lojaliteten har økt fra 2020 til 2021, til tross for at de fleste har jobbet mye på hjemmekontor og kun møttes digitalt i løpet av året.

Norske tog er opptatt av å inkludere og involvere alle ansatte. Nye medarbeidere blir raskt kjent med sine arbeidsoppgaver gjennom et fadder- og mentorprogram. I resten av denne artikkelen kan du bli bedre kjent med fem av Norske togs medarbeidere.

Klatrer over, under og inne i tog

Navn: Karoline Kjuus (28 år)

Utdanning: Maskiningeniør. Utdannet ved Universitetet i Sørøst-Norge.

Jobb: Teknisk inspektør

Fra: Ski, Follo

Karoline Kjuus klatrer over, under og inne i tog i arbeidstiden. Hun er kvalitetskontroller i Norske tog og utfører tekniske inspeksjoner på vogner, lok/lokomotiver og motorvogner.

– I praksis er det fullsjekk av toget. Jeg gjennomfører visuell inspeksjon, som innebærer at jeg er på toget og ser og rapporterer at alt er som det skal være. I tillegg gjennomfører jeg funksjonstesting i førerrom på togsettene, der vi blant annet sjekker at IDU, PIS og GSM-R fungerer, gjennomfører bremsetest, sjekker at alle funksjoner i førerrom fungerer som de skal, dører, stigrinn, maskinrom med skap, kabler og ventiler. Det er en fysisk jobb der vi klatrer på tak, er under toget, utvendig og innvendig, forteller Kjuus.

Hun er utdannet maskiningeniør med retning produkt-design, og jobbet i oljebransjen etter fullført utdanning.

– Jobben i oljebransjen var ikke så annerledes enn den jeg har i Norske tog, bortsett fra at jeg da jobbet med hydrauliske undervannsslanger i stedet for tog. Den største forskjellen var svingningene: I oljebransjen varierer aktivitetsnivået voldsomt, det er full trøkk en periode, så stille, så full fart igjen. I Norske tog er det mer



Karoline Kjuus



jevnt høyt nivå, det er mange utviklingsmuligheter og spennende prosjekter på gang. Det liker jeg, sier hun.

Kjuus er en av 17 medarbeidere som har begynt i Norske tog i løpet av 2021.

– Jeg har fått en ny kollega i måneden, men det har gått fint. De som jobber her, er ulike, både i alder, kjønn og bakgrunn. Vi har et godt onboarding-program for nyansatte, som innebærer at jeg har fått tett oppfølging fra min leder. Jeg har også hatt en egen fadder og mentor.

– Norske tog er mer familiært. Alle er på samme sted og spiser lunsj sammen. Vi er nesten som en storfamilie.

Fra olje til trikk til tog

Navn: Julian Zeitzmann (39 år)

Utdanning: Sivilingeniør innen maskinfag og produksjonsteknikk. Utdannet ved universitetet i Bremen, Tyskland.

Jobb: Teknisk prosjektleder for anskaffelse av nye fjerntog

Fra: Rügen i Tyskland

Julian Zeitzmann (39) startet i oljebransjen, før han gikk over til å kjøpe inn trikker hos Sporveien. Nå brygger han øl og er teknisk prosjektleder for nye fjerntog hos Norske tog.

– Jeg brygger øl sammen med broren min. Men la meg bare si at jeg er mer glad i bryggingen enn drikkingen. Det er viktig å presisere når man jobber innen transport, sier Zeitzmann og ler.

– *Hva overrasket deg mest da du begynte i Norske tog?*

– En stor forskjell fra Sporveien er at Norske tog er mye mer familiært. Selskapet består av om lag femti mennesker, hvor alle kjenner hverandre ganske godt. Alle er på samme sted og spiser lunsj sammen. Vi er nesten som en storfamilie.

Første kvinnelige ingeniør på teknisk avdeling

Navn: Razieh Nejati Fard (34 år)

Utdanning: Sivilingeniør elkraft. Utdannet ved NTNU.

Jobb: Spesialrådgiver Elektro.

Fra: Teheran, Iran

– Jeg er tog-entusiast! Tog er et veldig klimavennlig transportmiddel, og det kan bli enda mer klimavennlig ved å erstatte diesel med elektrisitet. Det er viktig for meg, sier Razieh Nejati Fard.

Hun har jobbet i Norske tog siden begynnelsen av 2019, først som elektroingeniør, og nå som spesialrådgiver med ansvar for elektriske anlegg og traksjonssystemer, det vil si strømmen som driver toget fremover.

– Da jeg begynte var jeg den første kvinnelige ingeniøren på teknisk avdeling i Norske tog. Nå er vi flere kvinnelige ingeniører i Norske tog, så mye har skjedd de siste to årene, sier Fard.

Hun er utdannet sivilingeniør innen elkraft fra NTNU, og har jobbet både i skipsindustrien med skipsmotorer og som forsker på NTNU med gruvedrift på havbunnen.

– Jeg hadde egentlig ikke tenkt å slutte med forskningen, men da jeg så stillingsannonsen til Norske tog, kjente jeg at det var helt riktig. Jeg ble forelsket i jobben. Å jobbe som forsker er veldig teoretisk, men i Norske tog jobber jeg med fysiske ting. Jeg kjente også det var feil for meg å forske på gruvedrift på havbunnen. Det ødelegger naturen. Jeg hadde dårlig samvittighet da jeg jobbet med det, forteller hun.

Fard er opprinnelig fra Iran, og flyttet sammen med mannen til Trondheim i 2011 for å studere. Nå bor de begge i Bærum sammen med sønnen.

– Da jeg startet i Norske tog, fikk jeg god hjelp og opplæring av Erland Rasten, som nå er pensjonist. Med han kunne jeg snakke om alle typer materiell og alle typer tog. Det var utrolig lærerikt. Som ingeniør er det viktig for meg å kunne ha gode tekniske diskusjoner med kollegaer og variasjon i arbeidsoppgavene. Det har jeg i Norske tog.



Razieh Nejati Fard



Vibeke Bergmo

Fra fly til tog for å bidra til det grønne skiftet

Navn: Vibeke Bergmo (44 år)

Utdanning: Bachelor i markedsføring og reiseliv. Utdannet ved Handelshøyskolen BI og Otto Treider.

Jobb: Key Account Manager

Fra: Nordreisa i Nord-Troms

– For meg var miljøperspektivet avgjørende for å bytte arbeidsplass fra fly til tog. Jeg bidrar til det grønne skiftet når jeg jobber i Norske tog, sier Vibeke Bergmo.

Vibeke startet i jobben som Key account manager i Norske tog midt under pandemien, i august 2020, etter å ha jobbet 17 år i flyselskapet Norwegian.

– Jeg husker da jeg så stillingen i Norske tog utlyst, kjente jeg at det var en jobb som var helt riktig for meg med tanke på klimaet og arbeidsoppgavene. Jeg kunne jo ha søkt

på 100 andre stillinger, men jeg søkte bare på denne ene stillingen. Det var den jobben jeg ville ha, sier Bergmo.

I Norske tog har Bergmo ansvar for Trafikkpakke 2 Nord, det vil si togtrafikken mellom Oslo og Trondheim, og mellom Trondheim og Bodø. Hun er Norske togs hovedkontakt for operatøren SJ Norge.

– Det er en stilling som innebærer at jeg er involvert i flere parallelle prosesser og har mange baller i luften på en gang. I høst ble eksempelvis de nye bimodale togene satt i drift på Trønderbanen, og i den forbindelse har jeg kontakt med leverandører, Jernbanedirektoratet, Bane Nor og operatør. Jeg har også mye kontakt med og får god støtte fra de ulike avdelingene i Norske tog, som teknisk avdeling, juridisk avdeling og de som jobber med økonomi.

2021 har vært et utfordrende år med mye hjemmekontor. – Det har gått fint. Jeg føler vi er blitt en familie i Norske tog, med sterkt samhold der vi gjør mye sammen, både på jobb og i fritiden.

Nyutdannet sivilingeniør med støtte fra mentor

Navn: Simen Ellingsdalen (25 år)

Utdanning: Sivilingeniør innen maskinfag, produktutvikling og produksjonsteknikk. Nyutdannet fra NTNU.

Jobb: Systemingeniør boggi og bremseser

Fra: Skotbu, Akershus

Simen Ellingsdalen er nyutdannet sivilingeniør fra NTNU og startet karrieren hos Norske tog i april 2021.

– *Må man være togekspert for å få jobb hos Norske tog?*

– Nei da, det lærer du her! Jeg er generelt teknisk interessert, men tog kunne jeg ikke så mye om da jeg startet. Derfor var det veldig fint å få en erfaren mentor, Guy Lorenzini. Han er morsom å jobbe med og kan virkelig alt til fingerspissene!

Ellingsdalen forteller at det har vært en fin opplevelse å begynne hos Norske tog.

– Norske tog er en forholdsvis liten bedrift, så arbeidsmiljøet er veldig godt, med lite hierarki! Det er lett å spørre og snakke med alle. Og så synes jeg vi har hatt mange gode sosiale arrangementer. Vi har f.eks. både hatt sykkelturné på Rallarvegen og tenniskurs.



Simen Ellingsdalen

Grønne lån for en enda grønnere togreise

Norske tog har i 2019 og 2021 hentet 3,2 milliarder kroner i grønne obligasjonslån for å finansiere kjøp av nye elektriske togsett. De elektriske togene vil bidra til besparelse i klimagassutslipp sammenliknet med alternativ transport dersom passasjerene velger å reise med tog fremfor bil og buss.

Norske tog har i sin årlige miljøeffektrapport fremhevet potensialet for redusert CO₂-utslipp ved at elektriske tog erstatter bil og buss som transportmiddel. Beregningene viser at potensialet for besparelse i klimagassutslipp er på minst 37.649 tonn CO₂ i året dersom de reisende velger å reise med de nye elektriske togene fremfor alternative transportmidler.

Jernbanen som et miljøvennlig transportmiddel som bidrar til å redusere klimaavtrykket fra transportsektoren, appellerer til mange grønne investorer. Derfor var det stor interesse da Norske tog høsten 2021 la ut to nye grønne obligasjonslån i markedet på til sammen to milliarder kroner. Lånene var betydelig overtegnet, med etterspørsel fra både norske og internasjonale investorer. Disse grønne lånene har sikret Norske tog gunstig finansiering av 34 nye elektriske region- og lokaltog, i tillegg til å bidra til anskaffelse av 30 nye lokaltog.

Fremover er det Norske togs ambisjon å finansiere kjøp av 17 fjerntog med grønne obligasjonslån.

EU's Green Deal

Norske togs rammeverk for utstedelse av grønne lån i obligasjonsmarkedet – et **Green Bond Framework**, som ble etablert i 2019, er grunnlaget for de vellykkede låneopptakene. Ambisjonen med å utvikle dette rammeverket er at det skal bidra til å gjøre jernbanen enda mer klimavennlig gjennom å investere ytterligere i klimavennlig kjøretøy og støtte de betydelige investeringene som er gjort for å utvide og oppgradere jernbaneinfrastrukturen i Norge.

Norske tog vil på sikt jobbe for å tilpasse sitt rammeverk og miljøeffektrapportering til EU's **Green Bond Standard**. Selskapets arbeid med bærekraft og grønn finansiering må ses i lys av det omfattende klimaarbeidet som pågår i EU – et arbeid som påvirker Norge og norske virksomheter i høyeste grad.

I 2019 lanserte EU **European Green Deal**, en ambisiøs plan for hvordan Europa skal bli en netto nullutslipps-region innen 2050. EU's Green Deal viser hvordan alle sektorer skal og må kutte i sine CO₂-utslipp, slik at målet om netto nullutslipp nås. For å klare dette må energisystemene, transportsystemene og forbruksmønstre gjennom en omfattende omstilling. Fossil kraft skal erstattes av fornybar energi, og materialer brukes og gjenbrukes på en mye mer effektiv måte.

I 2020 forsterket EU-kommisjonen EU's Green Deal gjennom en større lovpakke som fikk navnet «**Fit for 55**». Lovpakken setter som mål at EU's CO₂-utslipp i 2030 skal reduseres med 55 prosent sammenliknet med 1990-nivå.

Fremover er det Norske togs ambisjon å finansiere kjøp av 17 fjerntog med grønne obligasjonslån.

Gigantiske klimainvesteringer

European Green Deal legger også til rette for gigantiske investeringer i grønne, bærekraftige aktiviteter. Det må bygges ut enorme mengder med fornybar kraft innen sol, vind og vann. En rekke sektorer, inkludert transport, må omstille seg. Det er ikke tilstrekkelig med bare offentlig kapital dersom den ambisiøse planen skal bli realisert. Privat kapital må også bidra. Derfor har EU vedtatt flere reguleringer som skal motivere privat kapital til å investere bærekraftig. Og det er her EU's taksonomi kommer inn.

Taksonomien er et klassifiseringssystem som setter kriterier for hvilke aktiviteter som er bærekraftige. Den skal

hjelpe finanssektoren, selskaper og offentlige aktører til å få en felles forståelse av hva som er bærekraftige aktiviteter, eller sagt enkelt: Hvilke aktiviteter som bidrar vesentlig til å nå seks definerte klima- og miljømål.

90 prosent elektrisk

Høsten 2021 ble to av de seks miljø- og klimamålene i taksonomien vedtatt; begrensning av klimaendringer og klimatilpasning. Disse to målene blir iverksatt allerede i januar 2022.

For transport er det satt krav om at den må være elektrisk fra 2025 for å defineres som bærekraftig. Her er Norske tog svært godt posisjonert. Rundt 90 prosent av Norske togs togsett er allerede elektriske.

Norske tog eier fortsatt 39 lokomotiver og togsett som går på diesel. Dette er togsett som ble levert på 1980- og 2000-tallet. 14 togsett av type 92 skal fases ut fra 2022 og erstattes av elektriske eller bimodale tog.

De resterende fem Di4 lokomotivene er planlagt faset ut når nye fjerntog leveres. Utfasingen av de siste 15 type 93 togene avhenger av tempoet på anskaffelsene av ytterligere nye tog og elektrifiseringen av strekninger.

Grønne investeringsprosjekter

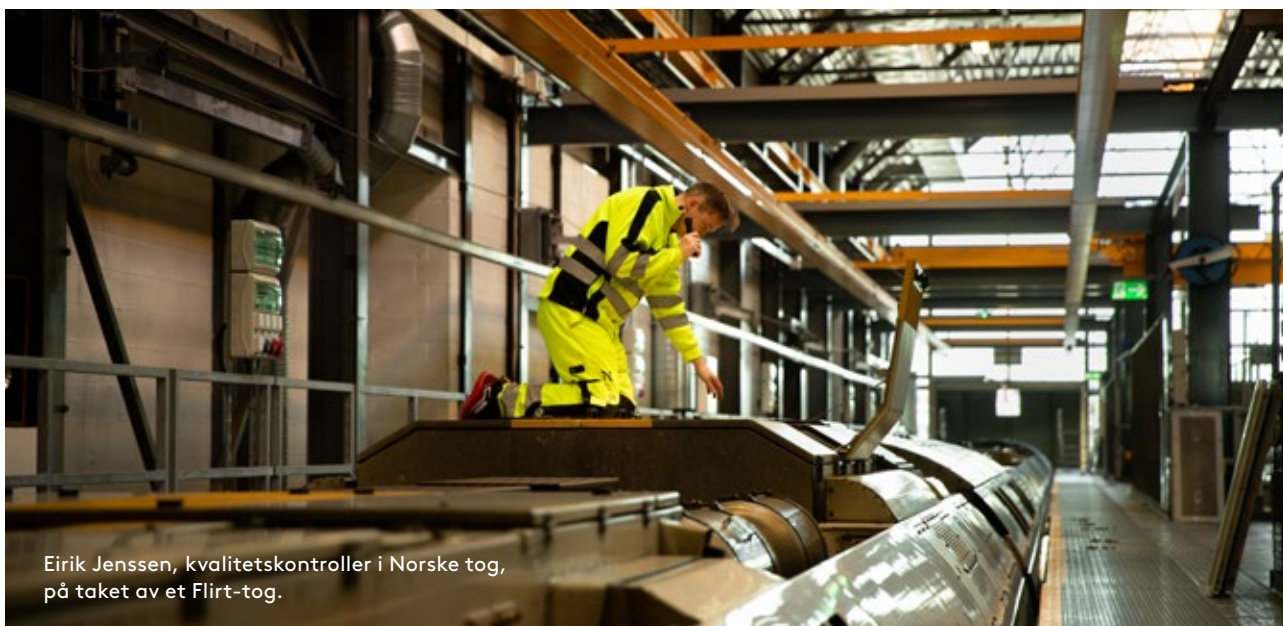
34 elektriske togsett av Type 74 og Type 75 er finansiert med midler fra grønne lån. Togene er produsert av Stadler og er av typen FLIRT. De to togtypene ble bestilt i 2018, og det siste togsettet skal leveres til Norske tog i desember 2022.

Begge togtypene er tilpasset det norske klimaet med snø og kalde vintre. Togene kan kjøre opp til 200 kilometer i timen, og de har universell utforming slik at passasjerer med nedsatt syn og ulik grad av funksjonshemming lett kan orientere seg inne i togene.

Flirt Type 74 er elektriske togsett som kan brukes på regionale togturer som varer opp til tre timer, og er satt opp med 44 komfortseter.

Flirt Type 75 er elektriske togsett som skal brukes hovedsakelig i lokaltrafikken i Oslo- og Bergens-området. Dette er togsett som er designet for kortere togturer.

I tillegg er det satt av finansieringsmidler som skal allokere til lokaltogprosjektet hvor kontrakten ble signert i januar 2022. Midlene skal i første omgang dekke forskuddsbetalinger for 30 lokaltog som er bestilt med estimert levering i 2025.



Eirik Jenssen, kvalitetskontroller i Norske tog, på taket av et Flirt-tog.

Krav og forventninger til leverandørene

Norske tog kjøper tog og tjenester av multinasjonale konsern med virksomhet i mange land. I forkant av store anskaffelser, gjennomfører Norske tog grundige prosesser for å sikre at leverandørene respekterer menneskerettigheter og tar sosialt ansvar.

I desember 2021 offentliggjorde Norske tog at selskapet har inngått avtale med den franske togprodusenten Alstom om kjøp av 30 togsett for fire milliarder kroner. Togsettene skal trafikkere Østfoldbanen fra 2025. I tillegg har Norske tog mulighet til å utløse opsjoner på kjøp av ytterligere 170 togsett fra Alstom.

Flere aktører, blant dem LO, er kritisk til at Norske tog tildelte lokaltogkontrakten til Alstom. Årsaken er at et datterselskap av Alstom var engasjert i et samarbeid om å bygge bybane i Øst-Jerusalem. Som følge av dette ble Alstom satt på en liste av FNs høykommissær for menneskerettigheter over selskaper med aktivitet på okkupert palestinsk territorium. Alstom har i ettertid trukket seg ut av det aktuelle prosjektet, men er nå involvert i anbudsrunder for utbyggingen av Jerusalem Blue Line.

Norske tog er opptatt av å være åpne om de vurderingene vi gjør i forkant av store anskaffelser. I denne artikkelen forteller Norske tog hvordan vi jobber med vurderinger av potensielle leverandører i forkant av store kontraktsinngåelser.

Må følge norsk lov

Utgangspunktet er at Norske tog som offentlig eid selskap må følge anskaffelsesreglene i norsk lov og forskrift. Det regelverket stiller strenge krav for å utelukke selskaper fra konkurranser.

Norske tog er opptatt av å være åpne om de vurderingene vi gjør i forkant av store anskaffelser.

For Norske togs del, som kjøper varer og tjenester fra multinasjonale konsern med virksomhet i flere land, innebærer det at vi kan få leverandører med virksomhet hvor det er indirekte eller direkte brudd på menneske – og arbeidstakerrettigheter. Enten i leverandørens egen virksomhet eller gjennom forretningsforbindelser. Disse bruddene er ikke nødvendigvis knyttet til den spesifikke anskaffelsen Norske tog gjør, men til andre deler av leverandørens virksomhet. Det kan være tilfeller hvor det forekommer brudd på menneske – og arbeidstakerrettigheter hvor anskaffelsesregelverket ikke åpner for å utestenge leverandøren fra en konkurranse.

Multinasjonale konsern

Da Norske tog skulle kjøpe nye lokaltog, ble seks leverandører prekvalifisert til å levere tilbud. Dette var:

- Construcciones Auxiliar De Ferrocarrilles (CAF)
- Alstom Transport
- Bombardier Transportation (har senere blitt kjøpt opp av Alstom)
- Hitachi Rail
- Siemens Mobility
- Stadler Rail

Alle de seks togprodusentene er store, globale konsern med virksomhet over hele verden. Et enkelt Google-søk vil kunne vise at selskapene, eller deres datterselskaper, har blitt kritisert av FN og flere sivilsamfunnsorganisasjoner for enkeltprosjekter eller deler av virksomheten knyttet til brudd på menneske – og arbeidstakerrettigheter.

Grundige undersøkelser

Norske tog gjennomførte i anbudskonkurransen en grundig prosess for å vurdere de ulike leverandørene på miljø, menneskerettigheter og sosialt ansvar.

Norske tog har som en del av aktsomhetsvurderingen for kjøp av nye lokaltog gjennomførte en IDD (integrity due

dilligence) av prekvalifiserte leverandører. IDD innebærer at Norske tog får kartlagt den potensielle leverandørens eierskapsstrukturer, identifisert sanksjonerte selskaper og individer, utført regulatoriske sjekker, avdekket eventuelle tilknytninger til skatteparadiser, rettstvister, korrupsjon og organisert kriminalitet.

Det var i denne prosessen at Norske tog avdekket at Alstom hadde vært engasjert i å levere tog til et jernbane-prosjekt på okkupert område i Øst-Jerusalem.

Norske tog valgte på den bakgrunn å innhente en juridisk betenkning om Alstoms engasjement i Øst-Jerusalem fra et eksternt advokatfirma, der alle spørsmål og kritiske merknader fra blant andre LO ble vurdert. Norske tog har også vært i dialog med Alstom om disse forholdene, og fått tilfredsstillende svar.

Må foreligge dom

Norske togs vurdering av anskaffelsesregelverket var at Alstoms involvering i Øst-Jerusalem ikke var nok til å ekskludere selskapet fra å delta i anbudskonkurransen og heller ikke fra å bli valgt som leverandør. I henhold til anskaffelsesregelverket kan ikke Norske tog ekskludere en leverandør fra å delta i en anbudskonkurranse og begrunne det med dette forholdet.

Norske tog skal følge opp at Alstom opptre ansvarlig, og vi vil ha tett dialog med Alstom på dette punktet videre.

Hvert tilfelle unikt

Gjennomgangen av de seks aktørene som var prekvalifisert til å levere tilbud på nye lokaltog, viste hvor komplisert og sammensatt bildet var når man skal inngå avtaler med multinasjonale selskaper.

Norske tog stiller høye krav til våre leverandører når det gjelder etterlevelse av menneskerettigheter og de ansattes arbeidsforhold. Samtidig er det ingen automatikk i at et selskap som blir oppført på FNs liste for selskaper som kan være i brudd med menneskerettigheter, eller et av deres datterselskaper, skal avvises fra å delta i en anbudskonkurranse uten at det gjøres konkrete vurderinger.

Det er den faktiske tilbyderen/leverandøren som evalueres og som eventuelt må ha utelukkelsesgrunner knyttet til seg som berettiger avvisning. Som en hovedregel kan



Karoline Kjuus og Eirik Jenssen, kvalitetskontrollere i Norske tog, om bord i et Type 76 tog.

ikke morselskapet eller søsterselskap identifiseres med tilbyderen.

Ny åpenhetslov

Stortinget vedtok i juni 2021 en ny åpenhetslov, som trer i kraft sommeren 2022. Den nye åpenhetsloven tar utgangspunkt i FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv.

Åpenhetsloven innebærer at alle norske bedrifter over en viss størrelse må foreta aktsomhetsvurderinger av arbeidsforholdene hos sine leverandører og samarbeidspartnere. Dersom norske selskaper ser brudd hos leverandører, forventes det at man stiller krav til endringer. Dersom kravene om endring ikke etterfølges, kan dette på sikt være begrunnelse for å si opp kontrakten.

Norske tog vil være omfattet av den nye åpenhetsloven. Det er vi glade for.

Slik demonteres togsett til gigantiske legobrikker

Norske tog har i 2021 sendt to togsett, et flytog og et lokomotiv til demontering og skroting. Togene er plukket fra hverandre bit for bit. Hele 90 prosent av togene er blitt gjenvunnet.

For Norske tog er arbeidet med sirkulær økonomi viktig både i et klimaperspektiv, men også fordi det bidrar til at Norske tog har tilstrekkelig med reservedeler som trengs til reparasjon av togsett i trafikk.

I 2021 sendte Norske tog to eldre togsett, et lokomotiv og et flytog til opphugging hos vår samarbeidspartner Hellik-Teigen i Hokksund. I 2022 skal hele 22 togsett sendes til skroting hos gjenvinningsbedriften.

Bit for bit og ved hjelp av store maskiner, plukkes togsettene fra hverandre hos Hellik-Teigen. Det er nesten som å demontere en lego-konstruksjon, men der hver legobit kan veie opp mot 12 tonn og være flere titalls meter lange.

Et gigantisk lager

Alle demonterte deler som kan gjenbrukes på togsett som fortsatt er i trafikk, må gjennom en kvalitetssikring av funksjonaliteten før de kan brukes på nye togsett. Delene blir nennsomt tatt vare på og pakket på ulike paller før de fraktes til et lager på størrelse med en fotballbane, som Norske tog etablerte i 2021. Deretter sendes delene til funksjonsjekk før de tas i bruk på nytt.

På lageret ligger det hulle på hulle med reservedeler i form av elektronikk, trafoer, styrekomponenter, kretskort,

kondensatorer, kuldemøbler, kabler, togseter, dekkpaneler bak stolseter, vegger og tak til togkupeer – alt som det kan blir bruk for som reservedel når et 30-40 år gammelt tog må på verksted for pleie, reparasjon og utskifting av deler.

I tillegg lagres det boggier på Norske togs lager. En boggi er en sammenskrudd enhet med hjul som er festet under togsettet. Hver boggi veier 10-12 tonn og krever spesiell lagring. Ved hjelp av store kraner blir boggiene stablet oppå hverandre, to og to i høyden, i de enorme hallene.

Kritiske komponenter

Reservedeler som har gått ut av produksjon, er kompliserte og tar lang tid å anskaffe, eller som er spesielt kostbare, kaller vi «kritiske komponenter». Disse reservedelene er avgjørende for at eldre togsett som fortsatt er i trafikk, kan repareres og fortsette sin gjerning i togtrafikken noen år til.

Demonteringen av eldre togsett hos Hellik-Teigen er derfor avgjørende for at Norske tog nå får bygget opp et lager med kritiske komponenter.

Opprinnelig skraphandler

Familiebedriften Hellik-Teigen startet som skraphandler for 120 år siden. I dag er Hokksund-bedriften en av Norges største aktører innen gjenvinning av jern, metall og EE-avfall, med 110 ansatte.

Hos Hellik-Teigen knuser gigantiske maskiner skip og offshore installasjoner så lett som om det var små fyrstikker. Selv togsett på flere hundre tonn blir til pinneved når Hellik-Teigens anleggsmaskiner går i gang.

Alt er nemlig stort hos den opprinnelige skraphandleren: Hvert år gjenvinner Hellik-Teigen rundt 250.000 tonn skrapmetall for sine kunder. Alt fra togsett, til skip og plattformer hugges opp og gjenvinnes.

Alle demonterte deler som kan gjenbrukes på togsett som fortsatt er i trafikk, må gjennom en kvalitetssikring av funksjonalitet.



Hellik Teigen i Hokksund – skroting av togvogn

Hovedfokuset er å gjenvinne skrapmateriell på en miljøvennlig, sikker og effektiv måte. Gjenvinning av skrapmetall er bra for både klimaet og økonomien.

30 år gamle tog

De to togsettene som ble sendt til opphugging hos Hellik-Teigen i 2021 var togsett av Type 70, som er elektriske motorvognsett bestående av fire vogner. Togsettene ble levert i perioden 1992 til 1996, det vil si at de er rundt 30 år gamle og var i 2021 i dårlig teknisk stand. Togsettene ble benyttet som regiontog på Østlandet.

Et gammelt lokomotiv, som det ikke lenger var brukt for i trafikkpakkene, ble også sendt til demontering og skroting i 2021 på grunn av behovet for reservedeler til resterende lokomotiver i trafikk.

Det samme ble et togsett fra Flytoget, som Norske tog kjøpte i desember 2020. Flytogsettet ligner på Norske togs type 73-tog, og ble kjøpt for å sikre selskapet kritiske komponenter. Flytogsettet ble derfor sendt rett til demontering og skroting hos Hellik-Teigen etter overtagelse i 2021.

I 2022 skal det etter planen fases ut ytterligere togsett av Type 70, parallelt med at det blir levert flere nye togsett av Type 74, som er en del av den femte opsjonen i FLIRT-kontrakten. I tillegg til skrotingen av Type 70 skal også 14 diesel motorvogner av type 92 sendes til skroting. Disse motorvognene blir erstattet av nye bimodale Type 76 togsett i Trøndelag.

Dokumenterer gjenvinningsgrad

For tilfeldige tilskuere involverer prosessen hos Hellik-Teigen tonnevis med stål, kilometere med ledninger, elektronikk og transformatorer, svære maskiner i arbeid og enorme omsmeltere. Bak det ytre ligger imidlertid en nøye planlagt prosess i tre steg:

1. Manuell sanering

I denne fasen blir farlig avfall identifisert. Lysrør og pærer i togsettene fjernes, det samme gjelder batterier. Alle beholdere tappes for olje. Trafoolje fra togsettene renses. I tillegg demonteres kondensatorer, kuldemøbler, kabler og annet elektrisk og elektronisk avfall.

2. Maskinell nedklipping

I denne fasen blir togvognene klippet ned ved hjelp av enorme mobilsakser.

3. Maskinell sortering

I denne fasen blir eventuelle komponenter til gjenbruk sortert ut. Alle kabler sorteres ut. Kablene klippes og kobberet gjenvinnes. I tillegg blir gjenværende fraksjon sortert: Grovt rent jern går til stasjonærsaks, og blandet tynt materiale går til nedknusing i en «shredder», som er som en stor makuleringsmaskin. Både virvelstrøm, magneter og magnetisk veske brukes til å sortere metallet. I tillegg er det manuell sortering av de biter som maskinen ikke klarer å sortere riktig på egenhånd. Alt som kan sendes til omsmelting sorteres ut og selges videre. Det som ikke kan gjenbrukes brennes og blir til energi – varmegjenvinning.

90 prosent materialgjenvinning

I 2021 har Norske tog utarbeidet en grundig rapport der hele prosessen knyttet til skroting av to togsett av Type 70 dokumenteres, og grad av gjenvinning for alle materialer ble målt. Dette var to togsett bestående av til sammen åtte vogner, der rapporten tar for seg skroting og materialgjenvinning av syv av vognene og bare halvparten av boggiene på det ene togsettet, da det var behov for disse i andre tog som fortsatt er i drift.

Undersøkelsen viser at materialgjenvinningen av disse togsettene var på hele 89,7 prosent. Energigjenvinningen var på 10,3 prosent. Dersom alle vognene hadde blitt tatt med, altså den åttende vognen og alle demonterte komponenter, hadde trolig andelen materialgjenvinning blitt enda høyere – kanskje opp mot 93-94 prosent. Årsaken er at hver boggi veier 10-12 tonn og består av 100 prosent jern.

For Norske tog er den høye materielgjenvinningsgraden inspirerende, og viser hvor viktig og effektivt det er å fokusere på gjenbruk og gjenvinning langs hele verdikjeden. Med sin nøkkelrolle i oppnåelsen av et mer effektivt og klimavennlig transportsystem ser Norske tog det som en selvfølge å gjenvinne og gjenbruke så mye som mulig ved utrangering av eldre togsett.



Kvalitet	Volum (kg)	Prosent
Olje	1 200	0,41
NiCD batterier	1 000	0,34
Trafoer	4 895	1,69
Elektriske motorer	2 630	0,90
Kabel	2 385	0,82
EE avfall	1 150	0,39
Metallfraksjon virvelstrøm	98 000	33,86
Metallfraksjon metal finder	5 850	2,02
Jern / Shredder	37 400	12,92
Jern / Stasjonærsaks	70 200	24,25
Avfall	29 850	10,31
Mineralmasse	34 850	12,05
Total	289 410	





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	Forklaring	Kommentar
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 tog 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 31.12.21 en egenkapital på 3 297 millioner kroner. Selskapet legger opp til å ha en egenkapitalandel som ligger over 20 prosent. Inntjeningsmodellen og planer om betydelig investeringer i nye togsett 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 Samferdselsdepartementet. Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i de etiske retningslinjer og instruksjoner for styret og administrerende direktør.	
Fri omsettelighet	Alle aksjene eies av Samferdselsdepartementet.	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant
Generalforsamling	Den norske stat ved Samferdselsdepartementet 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 en uke før tidspunkt for generalforsamling av Samferdselsdepartementet. Generalforsamlingen åpnes av styrets leder. Deretter velger generalforsamlingen møteleder.	
Valgkomité	Generalforsamlingen består av Samferdselsdepartementet, og har ikke oppnevnt en valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser departementet har for sammensetning av styret i heleide selskaper. Styreleder velges av styret. Ansattevalgt styremedlem velges av og blant de ansatte.	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant

Område	Forklaring	Kommentar
Bedriftsforsamling og styret, sammensetning og uavhengighet	Norske tog AS har ikke bedriftsforsamling. Styret har i 2021 bestått av tre aksjonærvalgte medlemmer hvorav to er kvinner og en er mann, samt en mannlig ansattvalgt representant. Ansattevalgt styremedlem er ikke del av ledergruppen. Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet.	Anbefaling om at styremedlemmer bør oppfordres til å eie aksjer i selskapet, er ikke relevant.
Styrets arbeid	Styret har møte minimum seks ganger i året, hvorav en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. Antallet møter i 2021 var 11, hvorav 5 ordinære og 6 ekstraordinære. Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse.	
Risikostyring og internkontroll	<p>Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan.</p> <p>For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten.</p> <p>Det er utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.</p>	
Godtgjørelse til styret	Generalforsamlingen fastsetter godtgjørelsen til styret. 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 23. I samsvar med vedtektene har styret utarbeidet retningslinjer for lederlønn. 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 retningslinjer for 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	Forklaring	Kommentar
Selskaps- overtakelse	Selskapet er heleid av staten og kategoriseres som et kategori 3-selskap.	På bakgrunn av eier-situasjonen og katego-riseringen av selskapet er det ikke utarbeidet egne prinsipper for selskaps-overtakelse.
Revisor	<p>Norske tog AS har en uavhengig revisor som er valgt av general-forsamlingen. 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 2021

Norske tog har i 2021 hatt et høyt aktivitetsnivå, der selskapet har jobbet med tidenes største toganskaffelse i Norge. Både nye lokaltog og fjerntog skal kjøpes inn. Regjeringen satser på jernbane i Norge, og dette gir seg utslag i et høyt aktivitetsnivå i jernbanesektoren, inkludert i Norske tog.

I 2021 annonserte Norske tog at Alstom hadde vunnet konkurransen om nye lokaltog, som innebærer at Norske tog i første omgang skal kjøpe 30 lokaltog fra selskapet, med opsjon på kjøp av ytterligere 170 tog. Samtidig har selskapet også lyst ut anbudskonkurransen om å levere nye fjerntog, hvor fire leverandører nå er prekvalifisert til å levere tilbud.

Arbeidet med å gjøre jernbanen mer miljøvennlig, og samtidig mer attraktiv for de reisende fortsatte i 2021. Norske tog har i løpet av året mottatt 10 bimodale tog fra Stadler, som er overlevert til SJ Norge, og som i løpet av høsten har blitt satt i trafikk på Trønderbanen. Togene skal erstatte mer enn 30 år gamle dieseltog. De nye togene vil bidra med 30 prosent reduksjon i CO₂-utslipp per passasjer. Norske tog har også i løpet av året ferdigstilt installeringen av mobilforsterkere på 184 togsett, noe som har resultert i bedre og mer stabil nettdekning for de reisende. Etter en ekstraordinær bevilgning fra Stortinget for å bedre nattogtilbudet til de reisende, har Norske tog i 2021 inngått rammeavtaler med det norske selskapet Georg Eknes AS og det tsjekkiske selskapet Borcad om levering av nye liggestoler.

Økonomisk utvikling i Norske tog

Norske tog har i 2021 et positivt årsresultat etter skatt på 161 millioner kroner, opp fra 99 millioner kroner i 2020. Resultatoppgangen skyldes lavere kostnader i hovedsak knyttet til etterslep på oppgraderinger av kjøretøyene og lavere finanskostnader.

Finansresultatet ble 42 millioner kroner bedre i 2021 enn i 2020. Hovedforklaringen er forskjellen på verdiendringer på lån, som utgjør 57 millioner kroner i 2021 sammenlignet med 2020. Resultatet gir en avkastning på bokført egenkapital på 5,1 % mot 3,2 % i 2020. Selskapet har et langsiktig mål om 5 % avkastning på egenkapitalen. Resultatet vil kunne variere over tid på grunn av investeringer i nye togsett eller modifikasjoner på eksisterende kjøretøy.

Netto kontantstrøm fra driften er 706 millioner kroner i 2021, mot 1 112 millioner kroner i 2020. Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 1 383 millioner kroner (mot 840 millioner kroner i 2020). Selskapets arbeidskapital er 1 029 millioner kroner (-70 millioner kroner i 2020). Arbeidskapitalen er i hovedsak endret grunnet opptak av nye lån. Balansen (gjeld og egenkapital) er 13 030 millioner kroner i 2021, mot 11 560 millioner kroner i 2020. Balansen er høyere som følge av investering i nye tog samt opptak av lån.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 3 297 millioner kroner (3 164 millioner kroner i 2020). Egenkapitalandelen er 25 prosent. Fri egenkapital utgjør 924 millioner kroner (764 millioner kroner i 2020).

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 kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet.

Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

Kvaliteten og størrelsen på togparken til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy.

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 tog, i tråd med samfunnets behov for persontrafikk med tog. På denne måten bidrar selskapet til en helhetlig togpark 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 tog til alle operatører. Kjøretøystrategien til Norske tog skal bidra til å sikre standardisering og optimalisering av tog og systemer.

Selskapet skal også gi råd vedrørende forhold i grensesnittet mellom kjøretøy og infrastruktur/ verksteder, og ha ledende kompetanse på anskaffelse av tog 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. Finansiell risiko 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 79 prosent når det gjelder Arbeidsglede, noe som er en oppgang fra 72 prosent i 2020. Her anses en skår på mellom 60 og 74 prosent som «medium vurdering», og mellom 75 og 100 til «høy vurdering». På «Loyalitet» er det et snittskår på 85 prosent, som er en oppgang fra 80 prosent i 2020. I sum viser det at Norske togs medarbeidere har 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 på 2,3 prosent for 2021. Selskapet ansatte 17 medarbeidere i 2021, og takket av fem medarbeidere, hvorav tre medarbeidere gikk av med pensjon. Økningen i antall årsværk er en bevisst satsing for å sikre nok kompetanse og kapasitet for å følge opp anskaffelsesprosessene for lokaltog og fjertog.

Norske tog har siden etableringen arbeidet for å bedre mangfoldet i selskapet. Kvinneandelen er nå økt til 35 prosent (18 av 51 ansatte). Målsettingen ved rekrutter-

ing har vært at det alltid bør være en kvalifisert kvinnelig kandidat og en kandidat med minoritetsbakgrunn ved alle annengangs intervjuer. Det systematiske arbeidet med å rekruttere godt kvalifiserte kvinnelige kandidater vil fortsette, slik at kjønnsbalansen bedres ytterligere i årene som kommer.

Arbeidet med å øke antall ansatte med minoritetsbakgrunn har også gitt resultater, og Norske tog har nå en mer mangfoldig gruppe ansatte.

Norske tog bekrefter at selskapet har oppfylt aktivitetsplikten i likestillings- og diskrimineringsloven. Se egen seksjon i årsrapporten på side 48 - 4. kompetent og utviklende arbeidsmiljø.

Norske togs kjøretøy har i 2021 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 togene.

Norske togs styre har i 2021 bestått av de samme tre aksjonærvalgte medlemmene som for 2020, to kvinner og en mann, samt en ansattvalgt mannlig representant. Ny ansattrepresentant ble valgt i mars 2021. Det er tegnet styreansvarsforsikring som dekker samtlige styremedlemmer, inkludert varamedlemmer og selskapets ledelse. Den dekker hele verden eks USA og Canada og opp til 500 millioner kroner per skadetilfelle.

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 fjertogtrafikken. Å bidra til at flere reisende velger tog fremfor bil, buss eller fly er viktig for å få ned de samlede klimautslippene fra transportsektoren.

Store deler av 2020 og 2021 har vært preget av strenge smittevernstiltak på grunn av Covid-19, der store deler av befolkningen har jobbet hjemmefra. I første halvdel av 2021 var etterspørselen etter togreiser i persontrafikken betydelig redusert sammenliknet med tilsvarende perioder i et «normalår». Etterspørselen økte i siste halvdel av 2021, men sank ved utgangen av året som følge av ny smittebølge.

Før pandemien anslo Jernbanedirektoratet at det ville bli en økning i passasjerreiser fra 80,4 millioner i 2019 til 112 millioner i 2033. Dettetilsvaret er en økning på nærmere 40 prosent. Det store spørsmålet nå er om denne veksten er realistisk i årene som kommer, selv med full gjenåpning av samfunnet. Flere virksomheter tilrettelegger for en mer fleksibel arbeidshverdag, med økende bruk av hjemmekontor og fleksitid. Hvordan «en ny normal» vil påvirke passasjerutviklingen og etterspørselen etter togtransport fremover er derfor vanskelig å forutse.

I 2022 fortsetter Norske tog arbeidet med følgende prosjekter:

- Anskaffelsen av nye fjerntog, herunder evaluering av innkomne tilbud i anbudskonkurransen. Selskapet har gjennom statsbudsjettet for 2022 fått en investeringsramme for kjøp av 17 nye fjerntog.
- Installeringsarbeidet om bord i togene fortsetter for fullt. Nordlandsbanen nord og nordre del av Gjøvikbanen er prioritert, da disse strekningene tar i bruk ERTMS i slutten av 2022.
- Arbeidet med å installere mobilforsterkere fortsetter i 2022. Det gjenstår å installere mobilforsterkere i lokaltog Type 72 og regiontog Type 93. Når Flirt Type 74, 75 og 76 skal midtlivsoppgraderes vil mobilforsterkerne i disse togene også oppgraderes.
- Sammen med leverandøren Siemens vil Norske tog installere «First of Class» nye togradioer på fire kjøretøytyper i andre halvdel av 2022. Dette arbeidet innebærer å få godkjenning for togradio, gi opplæring til togoperatørens instruktører og starte prøvedrift av radioene i ordinær trafikk.
- I løpet av 2022 skal nattogtilbudet løftes, og nye liggestoler skal installeres på alle fjerntogstrekningene. Strekningen Oslo-Stavanger er først ut, og allerede i månedsskiftet februar/mars vil passasjerer på Sørlandsbanen kunne glede seg over et nytt nattogprodukt. I løpet av sommeren 2022 vil også tog på Nordlandsbanen og Dovrebanen få installert liggestoler. Høsten 2022 får også passasjerene på Bergensbanen et forbedret nattogtilbud – såkalte «flatbeds», hvor ryggen kan slås helt ned.

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 deri-

vater for å sikre seg mot endringer i rente og valuta.

Norske tog tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett antas å gi 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.

Selskapet har i liten grad vært eksponert for valutarisiko da hoveddelen av kostnader har vært i NOK. Den nye kontrakten for anskaffelse av lokaltog er inngått i EUR. Kontrakten vil ikke valutasikres da den norske stat er selvassurandør og har gitt klart uttrykk for at de ikke ønsker at selskapet skal valutasikre anskaffelsen. Norske tog vil få dekket ekstra valutakostnader gjennom økt leieinntekt og justert restverdigaranti for anskaffelsen.

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 prosent 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 millioner kroner.

Norske tog har i samarbeid med KPMG utarbeidet et rammeverk for utstedelse av grønne lån i obligasjonsmarkedet – et Green Bond Framework. Rammeverket skal på sikt tilpasses EU Green Bond Standard.

Norske tog la høsten 2021 ut to grønne obligasjonslån i markedet, på til sammen to milliarder kroner, for å finansiere kjøp av nye elektriske togsett, som kan bidra til store årlige utslippskutt. Det var stor interesse fra både norske og utenlandske grønne investorer, og lånene ble fullt ut i løpet av kort tid. Sammen med Norske togs første grønne obligasjonslån fra 2019, hvor selskapet hentet 1,2 milliarder kroner, har lånene sikret Norske tog finansiering av nye elektriske region- og lokaltog.

Norske tog har utarbeidet fire indikatorer som selskapet skal rapportere på fremover, og på den måten sikre at lånet blir investert i henhold til hensikten. De fire indika-

torene Norske tog skal rapportere på er: Antall elektriske tog som er anskaffet, økt passasjerkapasitet, økt passasjerkilometer og redusert CO2-utslipp.

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, og hvis mulig, forlenge den tekniske levetiden på alt kjøretøy som selskapet eier. Risikoen for selskapet er mangel på finansiering fra Stortinget for å opprettholde levetiden gjennom midlvsoppgraderinger 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.

En stor andel av Norske togs togpark begynner å bli gammel, og må erstattes. For at selskapet skal levere et bedre togtilbud, i henhold til forventningene i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033, er Norske tog avhengig av å få trekke på opsjonene i allerede inngåtte anskaffelsesavtaler. Det tar minst to år fra man trekker på en opsjon til togene er levert. En risiko vil være at selskapet ikke får, eller får for sent, de bevilgningene selskapet trenger, så togparken blir utdatert og ønsket forbedring av togtilbud ikke kan gjennomføres fordi det mangler tog.


I tillegg er det en risiko for selskapet at det ikke får tilgang på togsettene til riktig tid for å gjøre større oppgraderinger eller endringer. Det er derfor en risiko for at prosjekter blir forsinket. I 2022 vil dette hovedsakelig være knyttet til installering av mobilforsterkere og nye liggestoler for et forbedret nattogtilbud.


Norske tog er i gang med den største toganskaffelsen i norsk historie. Både nye lokaltog og fjerntog skal kjøpes inn. Det er en helt nødvendig anskaffelse for å opprettholde og gjøre togtilbudet i Norge mer attraktivt. Når rekordmange tog skal anskaffes på så kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har nøkkelkompetanse internt til å følge opp prosjektene på en god måte.


Oslo, 27. april 2022


Annette Malm Justad
Styreleder


Espen Opedal
Styremedlem


Henriette Torgersen
Styremedlem


Marianne Abeler
Styremedlem


Bjørn Erik Olsson
Styremedlem


Øystein Risan
Administrerende direktør



⌚ 11 09
Ankomst Arrival

R11 Skien

11:00

Ingen påstigning
Please do not board

**Spor
Track**

3





Regnskap

Innhold i regnskapet

Resultat	88
Balanse	89
Kontantstrømoppstilling	90
Egenkapitalutviklingen	91
Noter for årsregnskapet 2021	92
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	92
2. Inntektsinformasjon	95
3. Varige driftsmidler	96
4. Kundefordringer og andre fordringer	97
5. Finansiell risikostyring	98
6. Derivater	100
7. Finansielle instrumenter etter kategori	101
8. Kontanter og bankinnskudd	102
9. Aksjekapital og overkurs	102
10. Lånegjeld	103
11. Skatter	105
12. Personalkostnader	106
13. Pensjoner og lignende forpliktelser	107
14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	108
15. Andre avsetninger for forpliktelser	108
16. Tap på kontrakter	108
17. Av- og nedskrivninger	109
18. Andre kostnader	109
19. Finansielle poster	110
20. Urealiserte verdiendringer	110
21. Leiekostnader	111
22. Nærstående parter	113
23. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer	114
24. Betingede utfall	114
25. Hendelser etter balansedagen	115
26. Sikringsbokføring	115
27. Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer	116
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2021	118
APM	119
Revisors beretning	121

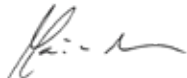
Resultat

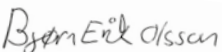

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	2021	2020
Driftsinntekter	2	1 230 464	1 234 078
Lønn og andre personalkostnader	12	41 008	43 735
Avskrivninger og nedskrivninger	17	708 574	715 327
Andre kostnader	18	144 963	175 815
Sum driftskostnader		894 545	934 877
Driftsresultat		335 919	299 201
Finansielle poster			
Finansinntekter	19	59 704	80 525
Finanskostnader	19	-213 254	-219 083
Netto finanskostnad pensjoner	13, 19	-39	-123
Urealiserte verdiendringer	20	23 841	-33 507
Sum finansielle poster		-129 748	-172 188
Resultat før skattekostnad		206 170	127 013
Skattekostnad	11	45 381	27 970
Periodens resultat		160 789	99 043
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		160 789	99 043
Utvidet resultat			
Årets resultat		160 789	99 043
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Sikringsbokføring-valutasikring	26	-36 250	
Skatt relatert til poster som skal reklassifiseres	11	7 975	
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	13	-28	-5
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	11	6	1
Periodens totalresultat		132 492	99 039
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		132 492	99 039

Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31/12/2021	31/12/2020
Varige driftsmidler	3	11 406 830	10 732 622
Sum anleggsmidler		11 406 830	10 732 622
Kundefordringer og andre fordringer	4	359 214	34 044
Derivater	6, 7	476 499	503 439
Kontanter og bankinnskudd	8	787 493	290 329
Sum omløpsmidler		1 623 205	827 812
Sum eiendeler		13 030 035	11 560 433
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	9	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		896 730	763 823
Sum egenkapital		3 296 730	3 163 823
Lån	10	8 266 945	6 678 566
Utsatt skatt	11	790 601	753 084
Pensjonsforpliktelser	13	2 406	2 635
Andre avsetninger for forpliktelser	21	43 927	38 572
Sum langsiktig gjeld		9 103 879	7 472 857
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	14	82 099	135 172
Lån	6, 10	499 104	749 046
Derivater	6, 7	48 223	39 535
Sum kortsiktig gjeld		629 426	923 753
Sum egenkapital og gjeld		13 030 035	11 560 433

Oslo, 27. april 2022


Annette Malm Justad
Styreleder

Marianne Abeler
Styremedlem

Eспен Opedal
Styremedlem

Bjørn Erik Olsson
Styremedlem

Henriette Torgersen
Styremedlem

Øystein Risan
Administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK)	Noter	2021	2020
Årsresultat før skatt		206 170	127 013
Finansielle poster		164 248	180 261
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	17	708 574	715 327
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	13	-295	-26 926
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld		-372 887	116 073
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		705 810	1 111 748
Kjøp av varige driftsmidler	3	-1 388 790	-839 530
Salgssum		730	
Tap/(Gevinst) ved salg av driftsmidler		5 278	-
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-1 382 782	-839 530
Betalte renter obligasjonslån		-215 768	-292 264
Renteinntekter		51 520	112 003
Andre finansposter		-61 350	-18 304
Opptak av kort- og langsiktig lån	10	2 900 000	-
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	15	-1 500 000	-1 517 500
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		1 174 402	-1 716 065
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		497 430	-1 443 847
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	8	290 329	1 733 834
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-267	341
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt		787 493	290 329

Egenkapitalutviklingen

2021 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksje- kapital	Overkurs	Spesifikasjon sikrings- reserve	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2021		100 000	2 300 000		763 823	3 163 823
Periodens resultat		-	-	-	160 789	160 789
Fra utvidet resultat		-	-	-27 861	-22	-27 883
Egenkapital 31. desember 2021		100 000	2 300 000	-27 861	924 590	3 296 730

2020 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksje- kapital	Overkurs	Spesifikasjon sikrings- reserve	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

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 2021 ble vedtatt av styret 15. februar 2022.

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 regnskap-

sprinsipper 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

I regnskapsåret 2020 gjorde selskapet opp pensjonsforpliktelsen overfor Stat-

ens Pensjonskasse og har ikke lenger 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.

Selskapets virksomhet drives kun i Norge.

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 tilflyte 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 (se note 3)
2. Ved oppnådde fremdriftsmilepæler faktureres Norske tog (PTO) og kostnaden klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog (se note 3)
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.

Selskapet jobber i flere store anskaffelser. Fra 2021 har selskapet begynt å aktivere timer egne ansatte bruker i større prosjekter. Dette vil føre til at verdien på anleggsmidler vil øke samt at lønnskostnader vil synke tilsvarende.

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 drifts-

midler resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgpris 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 salgsverdi med fradrag for salgskostnader og bruksverdi.

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

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 sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet fremtidige

kjøp, men ikke for rente- og valutawapper tilknyttet obligasjonslån – se note 26. 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.

Selskapet har i liten grad vært eksponert for valutarisiko da hoveddelen av kostnader har vært i NOK. Den nye kontrakten for anskaffelse av lokaltog er inngått i EUR. Kontrakten vil ikke valutasikres da den norske stat er selvassurandør og ikke ønsker at selskapet skal valutasikre anskaffelsen. Norske tog vil dekke ekstra kostnader i forhold til valuta gjennom økt leieinntekt og justert restverdigaranti for anskaffelsen.

Det er inngått valutaterminkontrakter for å valutasikre fremtidige betalinger i henhold til inngått kontrakt for midtlivsoppgradering av togsett type 72 (lokaltog) som er inngått i EURO. Valutaterminkontraktene er innregnet til virkelig verdi. Sikringsbokføring med behandling som kontantstrømsikring er lagt til grunn i selskapet.

Den delen av verdiendringen av sikring sinstrumentet som vurderes å være effektiv sikring, innregnes i andre inntekter og kostnader (utvidet resultat) og er klassifisert som kontantstrømsikringsreserve i egenkapitalen. Ved betaling reklassifiseres tilhørende verdiendring fra kontantstrømsikringsreserve til varige driftsmidler (med klassifisering som anlegg under utførelse frem til midtlivsoppgradering er ferdigstilt).

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 kunde- fordringer 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 (startet 13. desember 2020). VyGruppen AS opererer resten av trafikkpakkene i Norge. Norske tog har ikke identifisert behov for å øke tapsavsetningen på fordringene per 31.12.2021.

Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekkmidler 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 valutawapper. 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 forskjellige 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 gjorde i løpet av 2020 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 eien-deler 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**

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

Endringer til IFRS 3 Virksomhetssammenslutninger

Her var det kun en oppdatering i referanse til IFRS 3 for «Conceptual Framework» for finansiell rapportering uten å endre på selve kravene til virksomhetssammenslutninger.

Endringer til IAS 16 anleggsmidler – Covid 19

Vedrørende mindre inntekter relatert til Covid-19. Da den Norske stat så langt har gitt støtte til operatørene som leier tog av Norske tog, vil dette ikke påvirke selskapet så lenge støtten gjelder.

Endringer til IAS 16 anleggsmidler

Et selskap kan ikke redusere kostnaden på driftsmidler ved å selge disse produserte driftsmidlene mens de bygges til den bruken de først skulle brukes til. Dette skal bli inkludert i inntekter eller kostnader. Vil ikke ha effekt for selskapet da det sjelden/aldri forekommer slike transaksjoner.

Endringer til IAS 37 Avsetninger, betingede forpliktelser og betingede eiendeler

Man må spesifisere kostnader vedrørende tapskontrakter. Skal ikke være relevant for selskapet.

IFRS 1 Første gangs implementering av IFRS

Årlig forbedringstiltak. Ikke relevant da selskapet allerede har implementert IFRS.

Endringer tilknyttet IAS 12 Skatt.

Endringer tilknyttet IFRS 17 Forsikringskontrakter.

Disse er ikke ventet å påvirke selskapet.

Allerede implementerte tiltak**IAS 1 Spesifikasjon av kortsiktig og langsiktig gjeld**

Allerede implementert i regnskapet.

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

Årlige forbedringstiltak vedrørende IFRS 9 finansielle instrumenter og IFRS 16 leasing.

2. Inntektsinformasjon

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

Salgsanalyse per kategori	2021	2020
Leasing inntekter	1 225 206	1 232 423
Andre driftsinntekter	5 258	1 654
Sum	1 230 464	1 234 078

Andre driftsinntekter inkluderer en gevinst på 158 TNOK ved salg av anleggsmidler.

Informasjon om viktige kunder

Norske tog har 4 kunder. Trafikkpakke 1 Sør – Oslo-Kristiansand (Go-Ahead), Trafikkpakke 2 Nord - Oslo-Bodø (SJ Norge AS). Trafikkpakke 3 Vest - Oslo-Bergen (Vy Tog). Disse 3 selskapene, sammen med VyGruppen AS står for 100 prosent av utleieinntektene.

Oversikt over fremtidige leieavtaler (nominelle tall)	2021	2020
Leieavtaler neste 12 måneder	1 249 231	1 248 429
Leieavtaler de neste 2-5 år	2 940 351	2 861 537
Leieavtaler lengre enn 5 år	1 367 220	1 114 525
Sum	5 556 802	5 224 491

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 2021						
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

Året 2021

Inngående balanse	37 412	9 676 355	893 834	83 545	41 477	10 732 622
Tilgang	2 253	-1 161	256 177	1 119 005	12 516	1 388 790
Avgang	-	-24 187	-	-	-	-24 187
Avgang akkum. Avskrivninger	-	18 179	-	-	-	18 179
Overført mellom anleggsgrupper	45 831	1 403 212	-957 383	-491 659	-	-
Årets avskrivning	-15 646	-687 444	-	-	-5 484	-708 574
Sum	69 850	10 384 953	192 628	710 890	48 509	11 406 830

Balanse 31. desember 2021

Akkumulert anskaffelseskost	130 079	13 893 869	192 628	710 890	59 280	14 986 747
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-60 229	-3 508 916	-	-	-10 771	-3 579 916
Sum	69 850	10 384 953	192 628	710 890	48 509	11 406 830

	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	6 013	9 599 430	978 076	15 373	9 528	10 608 420

Året 2020

Inngående balanse	6 013	9 599 430	978 076	15 373	9 528	10 608 420
Tilgang	385	-1 064	328 018	476 251	35 940	839 530
Avgang	-	-6 274	-	6 274	-	-
Årets avskrivning	-2 716	-708 620	-	-	-3 991	-715 327
Sum	37 412	9 676 355	893 834	83 545	41 477	10 732 622

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

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 3 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 re-

spektive 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.

Selskapet har i 2021 aktivert timer for egne ansatte på prosjekter (anlegg under utførelse). Når driftsmidlene blir satt i trafikk er verdien på disse timene en del av driftsmidlene. For 2021 ble 19 985TNOK aktivert. Se også prinsippnotene.

Balansførte renter for 2021 er 28 884 TNOK (2020: 26 670 TNOK). Rentesatsen for 2021 er gjennomsnittlig 2,74 % (2020: 2,93 %).

4. Kundefordringer og andre fordringer

	2021	2020
Kundefordringer	99 884	24 192
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	99 884	24 192
Forskuddsbetalinger	-	-
Andre fordringer	259 329	9 851
Sum kundefordringer og andre fordringer	359 214	34 044
Sum	359 214	34 044

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2021	2020
Forfalte fordringer på balansedagen	6 901	21 137
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	5 421	20 397
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	-	-
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	1 480	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 2020 eller i 2021.

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), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Selskapets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimalisere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike 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 gjennom finansielle sikringsavtaler, eller avtale med staten som dekker valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer.

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.

Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2021

Valutarisiko beregnes med utgangspunkt i anskaffelser i utenlandsk valuta med tilhørende valutaterminer. Valutaendring på 20 % vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 138 MNOK.

Norske tog inngår i utgangspunktet større anskaffelser i utenlandsk valuta. I 2021 ble det inngått kontrakt i EUR for oppgradering av lokaltog type 72 (36 togsett). Kontrakten ble sikret med valutaterminer og selskapet har benyttet seg av sikringsbokføring. Selskapet følger opp valutaeksponering i prosjekter og gjøre risikovurdering av konsekvenser og tiltak løpende.

Selskapet har i liten grad vært eksponert for valutarisiko da hoveddelen av kostnader har vært i NOK. Den nye kontrakten for anskaffelse av lokaltog er inngått i EUR. Kontrakten vil ikke valutasikres da den norske stat er selvsassurandør og ikke ønsker at selskapet skal valutasikre anskaffelsen. Norske tog vil dekke ekstra kostnader i forhold til valuta gjennom økt leieinntekt og justert restverdigaranti for anskaffelsen.

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 31.12.2021 har 21 % av selskapets låneportefølje flytende rente; hvor man bruker 3M og 6M NIBOR.

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

Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2021

Renterisiko beregnes med utgangspunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswapper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 165 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 3 000 MNOK som forfaller i juni 2026.

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 31.12.2021:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år (2023)	2 - 5 år (2024-2026)	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	47 031	33 073	57 061	26 741
Lån	350 000	1 238 332	2 850 000	4 050 000
Derivater			-468 990	
Fremtidige rentebetalinger	206 007	195 058	491 004	213 583
Nye tog	1 274 363	257 329	2 946 415	77 199
Varige driftsmidler	322 941	316 574	912 268	3 085

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2021.

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

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2020.

Kreditrisiko

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

Selskapet har per 31.12.2021 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. Reisemønstrene 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 kreditrisiko til å være følgende:	2021	2020
Bankinnskudd	787 493	290 329
Finansielle derivater	476 455	503 439
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	109 582	34 044
Sum	1 373 530	827 812

6. Derivater

	2021		2020	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Sikringsinstrumenter (VV ført over utvidet resultat)				
Valutaterminer	44	32 957		
Andre sikringsforhold (VV ført over ordinært resultat)				
Rente- og valutaswapper	476 455	-	503 439	-
Rente swapper	-	15 266	-	39 535
Sum	476 499	48 223	503 439	39 535

Av eiendelene så er 469 332 TNOK langsiktig (2020: 495 702 TNOK) og 7 167 TNOK kortsiktig (2020: 7 737 TNOK).

Selskapet benytter sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet midtlivsoppgradering av lokaltog type 72. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende over utvidet resultat. Når det gjelder håndteringen av derivatene oppstått fra sikringsbokføring så viser selskapet til note 1 for prinsipiell regnskapsføring, note 5 for selskapets risikovurdering og note 26 for selve sikringsbokføringen.

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 2021 var 1 569 MNOK (2021: 1 569 MNOK). Per 31. desember 2021 varierte den faste renten fra 2,34 % til 2,35 % (2020: 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 virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Derivater	476 455	503 439	44	-			476 499	503 439
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	-	-	359 214	34 044	359 214	34 044
Kontanter og bankinnskudd	-	-	-	-	787 493	290 329	787 493	290 329
Sum	476 455	503 439	44	-	1 146 706	324 372	1 623 205	827 812

Forpliktelses 31. desember	Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	1 485 770	1 547 937			7 280 278	5 879 675	8 766 049	7 427 612
Finansielle leieavtaler					50 075	42 559	50 075	42 559
Derivater	15 266	39 535	32 957	-		-	48 223	39 535
Leverandørgjeld og annen korts. gjeld eks. lovpålagte forpl.					109 313	129 632	109 313	129 632
Sum	1 501 036	1 587 472	32 957	-	7 439 666	6 051 866	8 973 660	7 639 338

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2021:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater	-	476 455	-	476 455
Sum eiendeler	-	476 455	-	476 455
Lån og påløpte renter	-	1 485 770	-	1 485 770
Derivater	-	15 266	-	15 266
Sum forpliktelser	-	1 501 036	-	1 501 036

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

For mer informasjon om eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultat – se prisnipnoten og note 26 sikringsbokføring.

Oversikt obligasjonslån:

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
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	NO0010870009	400 MNOK	11.03.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010837289	650 MNOK	26.11.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010703556	500 MNOK	18.02.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115495	750 MNOK	15.10.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635428	1150 MNOK	20.01.2027	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010823792	750 MNOK	12.06.2028	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870017	900 MNOK	11.12.2029	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115487	1250 MNOK	05.10.2030	Amortisert kost

Opplysninger om virkelig verdi (som beskrevet 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

	2021	2020
Kontanter og bankinnskudd	787 493	290 329

Herav bundne skattetrekksmidler 2 482 TNOK (2020: 1 984 TNOK)

9. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Aksjekapital	Overkurs(TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2021	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2021	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	2021	2020
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	1 373 569	1 435 190
Obligasjonslån målt til amortisert kost	6 893 376	5 243 376
Sum	8 266 945	6 678 566

Kortsiktige lån		
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	499 104	749 046
Andre lån	-	-
Sum	499 104	749 046
Sum lån	8 766 048	7 427 613

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2021	Kortsiktig gjeld-VV	Kortsiktig gjeld-Amort. Kost	Langsiktig gjeld-VV	Langsiktig gjeld-Amort. Kost
Inngående balanse lån til virkelig verdi	112 747	636 299	1 435 190	5 243 376
Opptak av nye lån	-	900 000	-	2 000 000
Nedbetaling av lån	-	-1 500 000	-	-
Reklassifisering av lån	-	350 000	-	-350 000
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi	-	-	-	-
Amortisering av virkelig verdi	-	-	-35 332	-
Endring påløpte renter	-	603	-	-
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-	-	-	-
Endring virkelig verdi	-546	-	-26 289	-
Sum lån	112 202	386 902	1 373 568	6 893 376
		499 104		8 266 945

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

Nominell verdi langsiktig rentebærende gjeld	2021	2020
1. januar	6 612 126	8 129 626
Endring under året	1 400 000	-1 517 500
31. desember	8 012 126	6 612 126

Selskapet har i løpet av 2021 betalt ned 600 000TNOK på lån samt tatt opp nye obligasjonslån på totalt 2 000 000TNOK. I løpet av 2020 ble et lån på 1 517 000TNOK betalt, mens ingen nye lån 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 3 000 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:	2021	2020
6 måneder eller mindre	350 000	300 000
Over 6 måneder	-	300 000

Forfall for langsiktige lån er som følger:	2021	2020
Mellom 1 og 2 år (år 2023)	1 238 332	350 000
Mellom 2 og 5 år (årene 2024-2026)	2 850 000	2 368 750
Over 5 år (fra 2027-)	4 050 000	3 300 000

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2021	2020
Obligasjonslån NOK	2,74	2,87

Selskapet har sikret all eksponering i CHF.

Balanseført verdi av selskapets lån i ulike valutaer er som følger:	2021	2020
NOK	7 519 357	6 154 648
CHF	1 246 691	1 272 965
Sum	8 766 048	7 427 613

Selskapet har følgende utnyttede lånefasiliteter	2021	2020
Flytende rente		
- Utløper innen ett år		
- Utløper etter mer enn ett år	3 000 000	2 000 000
Sum	3 000 000	2 000 000

Norske tog sin langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til juni 2026.

11. Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2021	2020
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-45 381	-27 969
Skattekostnad	-45 381	-27 969

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2020	2020
Årsresultat før skatt	206 170	127 014
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	45 357	27 943

Skatteeffekten av følgende poster:

Andre ikke fradragsberettigede kostnader	24	27
Skattekostnad	45 381	27 970
Effektiv skattesats	22%	22%

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2021	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Overført til annen EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-5 212 877	-482 017	-	-	-5 694 894
Balanseførte leieavtaler	1 082	484	-	-	1 566
Fordringer	-484	484	-	-	-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	33 507	-57 348	-	-	-23 841
Pensjonsforpliktelse	2 635	-257	28	-	2 406
Sikringsbokføring-valuta		32 913	3 337	-531	35 719
Underskudd til framføring	1 753 025	299 461	32 913	-	2 080 755
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 423 112	-206 280	36 278	-531	-3 598 289
Ikke balanseførte imidlertidige forskjeller	-	-	-		4 644
Netto midlertidige forskjeller	-3 423 112	-206 280	36 278	-531	-3 593 645
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22 %	-753 085	-45 381	7 981	-117	-790 601

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2020	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Overført til annen EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-4 700 555	-512 322	-		-5 212 877
Balanseførte leieavtaler	-	1 082	-		1 082
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	-		1 753 025
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 295 979	-127 138	5	-	-3 423 112
Ikke balanseførte imidlertidige forskjeller	-	-	-		-
Netto midlertidige forskjeller	-3 295 979	-127 138	5	-	-3 423 112
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22 %	-725 115	-27 970	1	-	-753 085

12. Personalkostnader

	2021	2020
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	55 738	40 171
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 13)	424	-2 788
Pensjonskostnader - innskuddsbaserte pensjonsordninger (note 13)	2 921	2 081
Andre personalkostnader	1 911	4 272
Andre personalkostnader - aktivering av timer på tilhørende prosjekter	-19 985	
Sum	41 008	43 735

Selskapet har i 2021 aktivert timer for egne ansatte på prosjekter (anlegg under utførelse). Når driftsmidlene blir satt i trafikk er verdien på disse timene en del av driftsmidlene. For 2021 ble 19 985 TNOK aktivert. Se også prinsippnoten.

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

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer (note 23).

	2021	2020
Gjennomsnittlig antall årsverk*	44	36
Gjennomsnittlig antall ansatte	44	36

*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 2021 og forpliktelsen pr 31.12.21 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 2 406 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; 22.395 TNOK.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 2 406 (2020: 2 635) TNOK har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.2021. 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 pensjonsforpliktelse	2021	2020
Driftspensjonsordning AFP	2 406	2 635
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	2 406	2 635

Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	2 635	29 130
Årets aktuarielle avvik	28	5
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse		-2 875
Netto finansposter pensjon	39	123
Årets innbetaling til ordningene (oppgjør SPK)	-362	-23 834
Pensjonsforpliktelse AFP	66	87
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 31. desember	2 406	2 635

Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Oppgjør SPK	-	-2 875
Kostnad pensjonsforpliktelser AFP	385	87
Innskuddspensjon	2 921	2 081
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 12	3 306	-707
Årets finansposter pensjoner	39	123
Sum pensjonskostnad	3 345	-585

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.

Følgende parametere er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2021	2020
Diskonteringsrente	1,50 %	1,70 %
Forventet avkastning	2,90 %	1,70 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	2,50 %	2,25 %
G-regulering	2,25 %	2,00 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	1,25 %	1,25 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2021

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 1,5 %. Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserente iht. IAS 19.

14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2021	2020
Leverandørgjeld	56 833	81 961
Skyldig offentlige avgifter	1 970	34 424
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelse)	23 296	18 786
Sum	82 099	135 172

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

15. Andre avsetninger for forpliktelse

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. 31.12.2021 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

	2021	2020
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 3)	703 090	711 335
Årets avskrivninger leiekontrakter (note 3, 21)	5 484	3 991
Sum	708 547	715 327

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:

	2021	2020
Vekstrate	5,8 %	1,3 %
Diskoteringsrente	7,0 %	7,0 %
Lånerente	2,74 %	2,93 %

18. Andre kostnader

	2021	2020
Salgs- og administrasjonskostnader	1 356	1 116
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	3 511	3 373
Hvorav kostnader lokaler refundert fra Vy for 2017, 2018 og 2019	-	-1 183
Modifikasjoner	26 490	49 401
Andre driftskostnader	113 605	123 109
Sum	144 963	175 815

Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):

Lovpålagt revisjon	370	517
Andre attestasjonstjenester	236	198
Andre tjenester utenfor revisjon	10	73
Sum	616	788

19. Finansielle poster

	2021	2020
Renteinntekter	23 929	39 230
Andre finansinntekter	35 878	66 742
Valutagevinst	-103	1 222
Sum	59 704	107 195
Rentekostnader	-189 048	-234 644
Andre finanskostnader	-24 043	-10 228
Valutatap	-163	-881
Sum	-213 254	-245 753
Netto finansposter pensjon	-39	-123
Urealiserte verdiendringer	23 841	-33 507
Sum finansielle poster	-129 748	-172 188

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen i 2016 fra VyGruppen 35 878 TNOK (2020: 40 073 TNOK). Byggelånsrenter er inkludert som en motpost på rentekostnader 28 884TNOK (2020: 26 670TNOK).

20. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi, tallene nedenfor gjelder kun selskapets lån og ikke valutaterminene som blir ført etter sikringsbokføring (se note 26).

	2021	2020
Urealisert rente og valutasikringsderivater	-2 449	-731 923
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	26 289	698 416
Sum urealisert verdiendringer finansposter	23 841	-33 507

21. Leiekostnader og leieavtaler

	2021	2020
Leie av maskiner/utstyr, ikke balanseførte driftsmidler	1 803	975
Leiekostnader mottatt fra VyGruppen AS	-	-1 183
Leie av eiendom	1 716	107
Sum	3 519	-101

Norske tog fikk i 2020 refusjon for leiekostnader fra VyGruppen AS, disse kostnadene var for leie av lokaler i 2020.

Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2021	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel 1. januar	42 558	41 477
Avdrag	-4 999	
Avskrivninger		-5 484
Innregning og endring i avtaler	12 516	12 516
Annet	-	-
Sum utgående balanse 31. desember	50 075	48 509

Rentekostnad leieforpliktelse utgjør 941 TNOK for 2021

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

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

Gjeld innarbeidet i balansen	31.12.2021	31.12.2020
Kortsiktig gjeld	6 148	2 995
Langsiktig gjeld	43 927	36 563
Sum gjeld innarbeidet i balansen	50 075	42 558

Snitt av diskonteringsrenten er 2,42 %

Andre opplysninger	2021	2020
Leieavtaler ikke innregnet		
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler	12 376	1 630
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	14	12
Sum	12 391	1 642

Kontantstrøm	2021	2020
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	19 950	5 844
Kontantstrømmer leiekostnader mottatt*	-	-
Sum kontantstrømmer leiekostnader	19 950	5 844

*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 og BaneNor.

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

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

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

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

Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i selskapets ledelse eller styret er også nærstående parter av Norske tog (se note 23 ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer).

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

Salg av varer og tjenester	2021	2020
Salg av andre varer og tjenester	972 306	1 047 134
Sum	972 306	1 047 134

Kjøp av varer og tjenester	2021	2020
Kjøp av varer og tjenester	50 411	36 650

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	2021	2020
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	39 896	14 883
Sum	39 896	14 883

Fordringene består i all hovedsak av utleie av tog.

Gjeld til	2021	2020
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	26 283	9 343
Sum	26 283	9 343

Gjeld til nærstående parter består av kostnader på sportilgang og modifikasjoner utført på togene.

Lån til nærstående parter:

Det er ingen lån til nærstående parter.

23. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer

Styremedlemmer	Tittel	2021	2020
Annette Malm Justad	Styreleder	425	399
Marianne Abeler	Styremedlem	171	169
Espen Opedal	Styremedlem	277	239
Bjørn Erik Olsson	Ansattes representant	65	
Vidar Larsen	Ansattes representant	21	85
Sum		925	892

2021

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 071	132	2 203	195
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 616	16	1 632	181
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & finans	1 495	11	1 506	202
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 492	11	1 503	169
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 350	11	1 361	122
Sum				8 205	

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	

Administrerende direktør økte lønnen med 67 TNOK fra 2 004 TNOK i 2020 til 2 071 TNOK i 2021, som var innenfor rammen av lønnsoppgjøret.

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 31.12.21.

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.

10. januar 2022 inngikk Norske tog kontrakt med Alstom Transport Deutschland GmbH for kjøp av 30 lokaltog. Kontrakten inkluderer opsjoner for kjøp av ytterligere 170 togsett. Se mer omtale om denne avtalen i andre deler av årsrapporten.

26. Sikringsbokføring

Virkelig verdi valutaterminer		Forfall 1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
Eiendel	0			
Forpliktelser	-32 913	44	-5 734	-27 233
Spesifikasjon sikringsreserve			2021	2020
Saldo 1. januar 2021			0	0
Endring virkelig verdi			-36 250	0
Reklassifisert til anlegg under utførelse ved betaling			531	0
Reklassifisert til ordinært resultat				0
Utsatt skatt			7 975	0
Saldo 31. desember 2021			-27 744	0

Norske tog har inngått kontrakt med Alstom Transport Deutschland GmbH for midtlivsoppgradering av lokaltog Type 72 i EUR. Betalingene i kontrakten ble valutasikret. Se mer informasjon i note 1 – Prinsippnoten og note 5 finansiell risikostyring.

Norske tog inngikk i juli 2021 kontrakt med Alstom om oppgradering av 36 Type 72 togsett. Total kontraktspris på MEUR 67,5 ble sikret ved kontraktsinngåelse ved bruk av EUR valutaterminkontrakter. Dette er gjort med bakgrunn i selskapets sikringsstrategi på tidspunktet for avtaleinngåelse. Det er utløst en opsjon på anskaffelsen til en verdi av MEUR 6,5, dette beløpet er ikke valutasikret. I tillegg er eventuelle fremtidige opsjonsutløsninger eller prisjusteringer av kontraktsprisen ikke valutasikret.

Valutasikringene er gjort basert på avtalt betalingsplan med leverandør, hvor terminkontraktene er lagt mot forfallsdato på de forventende kontantstrømmene frem mot desember 2025. Endringer i prosjektet håndteres på lik linje med opprinnelig valutaeksponering, hvor behovet for valutasikring vurderes ut ifra selskapets valutastrategi og terskelverdier. Dersom en terminkontrakt forfaller uten at tilhørende sikret betaling gjøres opp rulleres sikringen over til en ny terminkontrakt eller sikres med valutainnskudd i bank. Oppgjør ved rulling føres som realisert verdiendring over utvidet resultat.

Norske tog har som hovedprinsipp benyttet seg av sikringsbokføring for valutasikringer. Dersom sikringsbokføring ikke kan benyttes eller at sikringsforholdet ikke oppfyller kravene i standarden vil effektene av sikringsinstrumentene resultatføres under finanspostene. Ineffektivitet vil oppstå dersom det skulle skje vesentlige endringer i valutaeksponeringen, enten i form av størrelse eller tid. Terminkontraktene skal da justeres tilsvarende. Per 31.12.2021 er det ikke ført effekter fra utvidet resultat over til ordinært resultat som følge av ineffektivitet.

27. Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer

Disse retningslinjene bygger på «Retningslinjer og rapport om godtgjørelse for ledende personer» (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 01. januar 2021), og er utarbeidet av styret i henhold til morselskapets vedtekter § 5, jf. allmennaksjeloven § 6-16 a og § 6-16 b.

Retningslinjene behandles på Norske tog AS' ordinære generalforsamling, og gjelder til styret opphever disse eller vedtar nye retningslinjer.

Retningslinjene har tre hoveddeler. Del I omhandler prinsipper for lederlønspolitikken 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 personer

Retningslinjene gjelder for ledende personer slik dette begrepet er definert i allmennaksjeloven og regnskapsloven. Dette innebærer at retningslinjene gjelder for ledelsen og ansatte valgte styremedlemmer i Norske tog AS.

1.2. Hovedprinsipper for lederløns- politikk i Norske tog AS

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

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

1.3. Lederlønn i Norske tog fastsettes ut fra følgende lederlønsprinsipper:

- Lederlønnen skal være konkurransedyktig, men Norske tog skal ikke være lønnsledende sammenlignet med tilsvarende selskaper og er basert på rammer for å sikre moderasjon i lønnsutviklingen. 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 personer i Norske tog skal reflektere ansvaret for styring, resultater og utvikling, samt hensynta virksomhetens størrelse og kompleksitet. Godtgjørelsen må ikke være av en slik art eller et slikt omfang at den kan svekke Norske togs omdømme.
- Lederlønnen skal bestå av fast grunnlønn og tilleggsgytelser, 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.
- Lønnsystemet skal oppfattes som forståelig og akseptabelt både internt og eksternt.
- Lønnsystemet skal være tilstrekkelig fleksibelt til at det kan gjøres justeringer når behovene endres.

1.4. Elementer i lederlønskompensasjonen

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

a) Fast grunnlønn

Den faste grunnlønnen er hovedelementet i godtgjørelsesordningen til ledende personer i Norske tog AS. Grunnlønnen skal være konkurransedyktig uten å være lønnsledende. Grunnlønn vurderes normalt en gang i året. Ved ansettelse

av ledere benyttes «bestefarsprinsippet» som medfører at lederen som fastsetter lønnen skal konsultere sin egen leder før lønnen fastsettes. Ved ansettelse og fastsettelse av lønn til medlemmer av ledergruppen skal administrerende direktør konsultere styreleder.

b) Naturalytelser

Ledere tildeles naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger, som for eksempel fri telefon, fri bredbåndstilknypning og bilordning (gjelder bare administrerende direktør).

c) Pensjon

Ved nytilsetting av ledere følges statens retningslinjer for lederlønn av 01.01.2021, der pensjonsvilkårene for ledende personer er på linje med øvrige ansattes vilkår. Det er ingen tidligere ledende personer som opptjener tjenestepensjon etter at de sluttet i Norske tog.

Alle ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning. Styret vedtok 23.08.18 å avvikle pensjonsordningen i SPK og gå over til ny ordning fra årsskiftet 2018/2019. 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 gruppelevsforsegling 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 personer er på linje med øvrige ansattes vilkår.

d) Sluttvederlag

Ved oppsigelse fra selskapets side har administrerende direktør i sin avtale rett til seks måneders etterlønn, utover lønn og ytelser i oppsigelsestiden på seks måneder. Eventuell annen lønn i etterlønsperioden vil reduseres krone for krone 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.

DEL II Gjennomføring av lederlønns- prinsippene for de 5 siste år

Lederlønnsfastsettelsen for perioden 2017 til 2021 ble gjennomført i samsvar med ovennevnte retningslinjer.

Det ble i perioden 2017 til 2021 ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag for ledere som oversteg 12 måneders fastlønn.

Lønnsoppgjør for ledende ansatte har de siste 5 årene vært i henhold til rammen som har vært gjeldende for sektoren og alle ansatte i Norske tog, og basert på rammer for å sikre moderasjon i lønnsutviklingen. Fra statistikken over får man ikke et bilde av endring i snittlønn for alle ansatte i Norske tog da det har vært omtrent 10% av selskapet som har gått av med pensjon i tillegg til en økning i antall nyansatte.

Norske tog hadde første fulle driftsår i 2017.

DEL III Lederlønnspolitikk 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 2021.

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

Årslønn	Rapportert år 2020 vs Rapportert år 2021	Rapportert år 2019 vs Rapportert år 2020	Rapportert år 2018 vs Rapportert år 2019	Rapportert år 2017 vs Rapportert år 2018	Informasjon
Lønn til direktør					
Øystein Risan	3,3 %	3,3 %	-8,0 %	12,0 %	Øystein Risan hadde bonus i 2018 og i 2019 ble lønn justert for å ta høyde for bortfalt bonus.
Kjell-Arthur Abrahamsen	3,8 %	2,1 %	1,7 %	3,5 %	
Linda Venbakken	3,8 %	2,1 %	1,7 %	3,5 %	
Luca Cuppari	3,8 %	2,1 %	1,7 %	3,5 %	
Iren Marugg	3,4 %	2,4 %	8,7 %		Iren Marugg ble ansatt i 2018.
Selskapets resultater					
Egenkapitalandel	-2,0 %	5,0 %	2,0 %	-2,0 %	
Avkastning på egenkapital	1,9 %	-4,6 %	-3,0 %	5,0 %	
Lønn for alle ansatte	-0,3 %	0,5 %	0,5 %	2,9 %	Flere eldre som har gått av med pensjon i samme periode som selskapet har vokst fra 32 ansatte til 51 ansatte. Mange nyutdannede og unge blant de nyansatte.

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2021

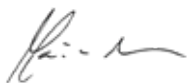
Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2021 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, 27. april 2022



Annette Malm Justad
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Bjørn Erik Olsson
Styremedlem



Henriette Torgersen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør

APM

Avkastning på bokført egenkapital:

Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (160.789 / 3.163.823 = 4,9%)

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 rammeverket for grønne obligasjoner og vil dermed også være viktig fremover.

Egenkapitalandel:

Total egenkapital i slutten av perioden/totalbalanse (3.296.730 / 13.030.035 = 25,3%)

Nøkkeltallet sier noe om selskapets soliditet. Egenkapitalandelen er også viktig å overvåke løpende siden selskapet har en syndikert trekkfasilitet på 3 000 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: 1.230.464 – 894.545 = 335.919

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: (1.623.205 - 593.769 = 1.029.436)

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.



Karoline Kjuus og Eirik Jenssen, kvalitetskontrollere i Norske tog, inspiserer taket på et Flirt togsett.



Til generalforsamlingen i Norske tog AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Norske tog AS som består av balanse per 31. desember 2021, resultat, oppstilling over egenkapitalutviklingen og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2021, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjonsutvalget.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Vi er ikke kjent med at vi har levert tjenester som er i strid med forbudet i revisjonsforordningen (EU) No 537/2014 artikkel 5 nr. 1.

Vi har vært revisor for Norske tog AS sammenhengende i 4 år fra valget på generalforsamlingen den 27. juni 2018 for regnskapsåret 2018.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2021. 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 2021 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 10. Balanseført verdi av selskapets låneportefølje er NOK 8,77 mrd. per 31.12.2021 og utgjør omtrent 2/3 av selskapets totalbalanse. Balanseført verdi av derivater netto er NOK 0,43 mrd. per 31.12.2021, hvorav NOK -0,03 mrd er valutaterminer tilknyttet fremtidig kjøp.

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 tilhørende derivater fordi låneporteføljen med tilhørende derivater utgjør et betydelig beløp som er underlagt et komplekst regelverk med tilhørende omfattende beregninger

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

Vi har kontrollert at nye lån var fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet og i tråd med låneavtaler og selskapets prinsipper for regnskapsføring av lån uten å avdekke avvik av betydning.

Vi har testet om endring i parametere som er sentrale for beregning av virkelig verdi på lån og tilhørende derivater var fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet og i tråd med observerbare markedsdata uten å avdekke avvik av betydning.

Videre har vi rimelighetsvurdert selskapets beregning av markedsverdi på valutaderivat 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 tilhørende derivater og funnet at informasjonen var tilstrekkelig.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig



informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Vår uttalelse om årsberetningen gjelder tilsvarende for redegjørelser om foretaksstyring og samfunnsansvar.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

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

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål 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. Betyggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med 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 ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer 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 regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av årsregnskapet, 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 årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer 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 i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for 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 revisjonsutvalget en uttalelse om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og om at vi har kommunisert og vil kommunisere med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.

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

Uttalelse om andre lovmessige krav

Uttalelse om etterlevelse av forskrift om elektronisk rapporteringsformat (ESEF)

Konklusjon

Vi har utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet med filnavn «NorskogAS ESEF-reporting 31-12-2021» er utarbeidet i overensstemmelse med verdipapirhandeloven § 5-5 og tilhørende forskrift (ESEF-regelverket).

Etter vår mening er årsregnskapet i det alt vesentlige utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket.

Ledelsens ansvar

Ledelsen er ansvarlig for at årsregnskapet utarbeides og offentliggjøres i det felles elektroniske rapporteringsformatet som kreves i ESEF-regelverket. Ansvaret omfatter en hensiktsmessig prosess, og slik intern kontroll ledelsen finner nødvendig for utarbeidelsen og offentliggjøringen.

Revisors oppgaver og plikter

For beskrivelse av revisors oppgaver og plikter ved attestasjonen av ESEF-rapporteringen, vises det til: <https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

Oslo, 28. april 2022
PricewaterhouseCoopers AS

Marius Thorsrud
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)



Revisjonsberetning Norske tog AS

Signers:

<i>Name</i>	<i>Method</i>	<i>Date</i>
Thorsrud, Marius	BANKID_MOBILE	2022-04-28 20:47



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. Gjenvinning	69
3. Eierstyring og selskapsledelse	73

Figurer

1. Norske togs flåte	2
2. Milepæler	4
3. Jernbanereformen	6
4. Trafikkpakke 1	7
6. Trafikkpakke 2	8
7. Trafikkpakke 3	9
8. Trafikkpakke 4	10
9. Forretningsmodell	11
10. Norske togs mål	24
11. Organisasjonskart	31
12. Medarbeidere og årsverk	32
13. Andel kvinner og antall nasjonaliteter	32
14. Sykefravær og medarbeidertilfredshet	32
15. Vesentlighetsanalysen	39
16. Brukertilfredshet, passasjerutvikling og antall tog	41
17. Andel elektrifiserte tog og gjenvinningsgrad	43
18. Forsinkelser som skyldes togene, togenes snittalder og antall togtyper	46
19. Norske togs artikler	53

Bilder

Type 77	Omslag
Bergensbanen	14
Koblingsboks på tak	16
Øystein Risan	18
Nationalteateret stasjon	21
Strømvatner	22
Type 73	27
Pussebrems	28
Løpehjulaksler	34
Ledergruppe	31
Type 76	33
EL18	47
Kontor	49
Løpehjulaksler	51
Type 76	55
Togentusiaster	57-61
Kvalitetskontroll	63
Kvalitetskontrollerere	65
Togskroting	67
Metallgjenvinning	69
Nøkklebryter	70
Type 73	75
Lys styring i førerrommet	76
Sandvika stasjon	83
Kjørepult	84
Kvalitetskontrollerere	120
Type 77	omslagsside bak

Konsept, design og produksjon:

Uniform, Hyper

Rådgivning og tekst:

Zynk

Foto Øyvind Haug:

side 14 (Bergensbanen)

Foto ?:

side 21 (Nationalteateret stasjon)

side 47 (EL18)

side 49 (kontor)

side 57-61 (togentusiaster)

side 63 (kvalitetskontroll)

side 65 (kvalitetskontrollerere)

side 67 (togskroting)

side 69 (metallgjenvinning)

side 83 (Sandvika stasjon)

side 120 (kvalitetskontrollerere)

Foto Hampus Lundgren:

side 16 (koblingsboks på tak)

side 22 (strømvatager)

side 28 (pussebrems)

side 34 (løpehjulaksel)

side 51 (løpehjulaksel)

side 70 (nøkkelbryter)

side 76 (lys styring i førerrommet)

side 84 (kjørepult)

Foto Tommy Andresen:

side 18 og 31

Foto Go Ahead:

side 27 (Type 73)

side 75 (Type 73)

Foto SJ:

side 33 (Type 76)

Illustrasjon Alstom:

omslag (Type 77)

Trykk:

RK Grafisk



Norske tog AS

Besøksadresse
Drammensveien 35, 0271 Oslo

Postboks
Postboks 1547 Vikka, 0117 Oslo

E-post
post@norsketog.no

Web
norsketog.no

