



 **FLYTOGET**  
Flytogvert Service Attendant

 **FLYTOGET**

Årsrapport 2020

# Innhold

Om Flytoget	3
Verdens enkleste reise	3
Administrerende direktør har ordet	6
Styrets beretning	8
Årsregnskap med noter	17
Revisors beretning	52
Eierstyring og selskapsledelse	54
Ansvarlig drift	56
Virksomhetsstyring	57
Organisering og ansvar	57
Globale og lokale utfordringer	57
En bærekraftig forretningsmodell	65
Klima, helse, miljø og sikkerhet	68
Engasjerte medarbeidere	72
Etikk og ansvarlig leverandørkjede	75
Vedlegg	77



## Om Flytoget

Flytoget driver persontransport med tog på strekningen fra Drammen til Oslo lufthavn og har i et normal år rundt 10 prosent av alle togpassasjerer i Norge. Flytoget ble opprettet i 1992 for å bygge ut Gardermobanen og har siden Oslo lufthavn åpnet i 1998 drevet persontransport på strekningen. Flytoget har hovedkontor i Oslo.

Flytoget bidrar til høy kollektivandel med et effektivt og miljøvennlig transportalternativ til og fra Oslo lufthavn. Gjennom å tilby en tjeneste som vektlegger den reisendes behov, evner Flytoget å ta ut en betalingsvillighet i konkurranse med private og offentlig finansierte aktører, på strekningen fra Drammen til Oslo lufthavn.

Flytoget ønsker å forebygge og begrense negativ påvirkning eller skade som følge av driften, på mennesker, miljø og samfunn, med utgangspunkt i den totale verdikjeden, FNs bærekraftsmål og OECDs krav til ansvarlig virksomhet. Å flytte flere reisende fra bil til tog er Flytogets største samfunnsbidrag.

## Verdens enkleste reise

I 2020 var det 28 år siden historien om Flytoget begynte. Det er en historie om tydelige mål og skyhøye ambisjoner. En historie om en litt trøblete start og en veldig god fortsettelse. Det er historien om oss.

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

Det er et godt utgangspunkt å ha med seg i et unntaksår som 2020. Takket være alle de engasjerte og motiverte medarbeiderne vi har i Flytoget, kom vi oss gjennom dette utfordrende året. Våre ansatte har gitt alt, hver eneste dag. Vi har aldri gjort noe halvveis, heller ikke i år, og vi har ikke gitt opp å nå våre mål. Det er akkurat den holdningen som gjør Flytoget til akkurat det det er.

## VÅRE VERDIER. Entusiasme, innovasjon, effektivitet og pålitelighet.

Verdiene våre ligger til grunn for alt vi gjør, uansett hvordan omverdenen ser ut. De sitter i ryggmargen vår og gjennomsyrrer hver beslutning vi tar og sier noe om hvem vi er. Vi går på jobb for å skape gode kundeopplevelser. Vi er stolte, interesserte og engasjerte, hver eneste dag.

Flytoget er opptatt av å utfordre og tenke nytt. Dette gjør vi både ved å utfordre oss selv, og ved kontinuerlig å søke forbedringer eller smartere måter å jobbe på. Dette slutter vi ikke med, selv om forutsetningene endrer seg. Vi leverer det våre reisende forventer – og litt til. Mer enn noensinne har det vært viktig å vise at vi er til å stole på, er handlingsorienterte og beslutningsdyktige. Vi vet at en trygg og forutsigbar reise er viktig, både for de reisende og for oss. Derfor strekker vi oss lang for å holde det vi lover. Også i et unntaksår. →



### VÅRT KUNDELØFTE. Det går alltid.

Det er et stort løfte. Og vi sier det med stolthet. For selv om de aller fleste har holdt seg mest mulig hjemme i år, Vet vi at det fremdeles er noen som av ulike grunner må reise. Da er det viktigere enn noen gang at vi fortsetter det harde arbeidet vi gjør hver dag for å gjøre hverdagen og reisen litt lettere. Og ikke minst: tryggere.

Så selv om størstedelen av Norges befolkning lenge har blitt nødt til å holde seg hjemme, og det å se utenlandske turister nå kjennes ut som et veldig vagt minne, er vi opptatt av å holde vårt løfte til kundene – det går alltid. For det gjør det, selv om det ikke har gått like ofte som før dette året. Men likevel: Alltid trygt, alltid punktlig og alltid raskt og behagelig. Og når det igjen lempes på smitteverntiltakene, skal vi være der, for dem som er litt sent ute, for dem som alltid

kommer fem minutter før tiden, for dem som har god tid og for dem som helst burde tatt forrige tog. Det lover vi.

### VÅR VISJON. Null stress.

Vi har lenge sagt at vi eksisterer for å gjøre hverdagen litt lettere for alle reisende. Vi har brukt mye tid og energi på å forstå dem og forutse behovene de ikke engang vet selv at de har.

I år har vi vært glade for at vi kjenner de reisende så godt som vi gjør. Det har gjort det lettere å tilpasse oss, både for dem som har måttet reise, og for de som sitter hjemme og gleder seg til sin neste reise. Vi snudd hver stein for å finne de små detaljene som gjør reisen enda tryggere for dem som, tross reiserestriksjoner, må reise til og fra landets hovedflyplass.

Vi har brukt tiden godt. For vi vet at mange av de nye vanene vi har fått dette året kommer til å følge oss også når vi er vaksinerte og klare for nye eventyr. Derfor har vi fortsatt jakten på de små tingene som gjør hverdagen enklere for de reisende, slik at reisen blir enda mer behagelig når verden er tilbake til normalen.

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



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

## Flytogets resultat sterkt preget av koronapandemien



Philipp Engedal  
Administrerende direktør

2020 har vært et svært krevende år for Flytoget, preget av stor svikt i markedsgrunnlaget som følge av koronapandemien og strenge reiserestriksjoner innført av myndighetene. Kundegrunnlaget og passasjerinntekten har som følge av denne situasjonen blitt redusert med nesten 70 % målt mot året før.

Passasjerutviklingen over Oslo lufthavn utviklet seg i tråd med forventingen frem til midten av mars, men endret seg dramatisk etter at det ble innført strenge reiserestriksjoner og hvor unødvendige reiser ble frarådet, særskilt reiser til og fra utlandet. Flytoget ble rammet direkte av dette og passasjertallet og inntektene ble drastisk redusert. Situasjon som oppstod og konsekvensen som følge av denne var svært uoversiktlig, både mtp. sykdommens alvorlighet og smittefare, omfang og varighet av restriksjoner i Norge og resten av verden, samt økonomiske støtteordninger.

Flytoget var raskt ute og etablerte en beredskapsorganisasjon to uker før myndighetene innførte restriktive tiltak og «stengte ned Norge» den 12. mars. Gjennom året har det vært fokusert på å bidra i den nasjonale dugnaden for å unngå smittespredning både blant ansatte og for reisende. Myndighetens råd for smittevern er blitt lyttet til og fulgt. Det ble raskt innført nye smittevernsrutiner, program for desinfiseringer av berøringsflater, kommunikasjon til publikum og innføring av hjemmekontor. Som følge av dette har det til enhver tid vært både trygt å være ansatt og reisende med Flytoget. Dette har resultert i svært få smittede blant Flytogets reisende og ansatte. Flytoget har også på tampen av 2020 blitt sertifisert som første togselskap i verden under MyCare-sertifisering utstedt av DNV.

Flytoget har holdt seg løpende orientert i pandemiens utvikling og har vurdert og gjort justeringer i både togproduksjon og i øvrige aktiviteter for å tilpasse seg kundebehovet med mål om å redusere kostnader. Produksjonen har blitt redusert til et nødvendig minimum og på det laveste gikk det kun ett tog i timen, mot normalt seks tog. Flytoget har vist rask evne til å omstille seg og med korte beslutningsveier har frekvensen raskt blitt tilpasset kundegrunnlaget. Under året har selskapet som følge av redusert produksjon, også måtte permittere ansatte, i all hovedsak blant det operative personalet. På tross av de negative ulemper dette medfører og den usikkerhet som en slik handling skaper, har det vært en tett og konstruktiv dialog med arbeidstakerorganisasjonen for å finne best mulige løsninger.

Myndighetens støtteordninger har gitt et godt bidrag og særskilt ordningen med offentlig kjøp fra Jernbanedirektoratet. Allikevel er vi svært overrasket over at det ikke er en selvfølge at Flytoget likebehandles med øvrige togoperatører, særskilt mtp. på at myndighetene har en ambisjon om at all jernbane skal konkurranseutsettes og at alle operatørene i Norge er konkurrenter i samme markedet. Under året har vi brukt mye tid og ressurser for å sikre likebehandling, som er helt avgjørende for at et hundre prosent kommersielt selskap som Flytoget skal kunne konkurrere om fremtidige trafikkpakker og sikre overlevelse.

Året vi legger bak oss har også vist hvor sårbart det er å kunne operere i et marked og viktigheten av å ha flere ben å stå på. Med den bakgrunn har Flytoget prekvalifisert seg for å delta i de kommende anbudskonkurransen om tog på det norske nettet. →

Med de rette kontraktforutsetningene har Flytoget stor tro på at vi kan nå frem i konkurranse og bidra til et enda bedre kundetilpasset togtilbud for norske jernbanepassasjerer. Det er samtidig viktig at myndighetene ved utforming av fremtidige kontrakter, særskilt i lys av de langsiktige effekter koronapandemien vil kunne ha på fremtidig reisemønster, tar høyde for risikoen ved å overlate inntektsansvaret til operatør. Overføres for mye risiko på tilbyder, vil konsekvensene være en lite velfungerende konkurranse og i ytterste konsekvens høye risikopåslag som gir mindre jernbane for pengene.

Flytoget har også benyttet 2020 til å forberede en tilbakevending. Tidligere markedssjokk har vist at situasjonen stort sett vender tilbake til en normal etter en stund. Flytogets syn er at dette også vil gjelde i dette markedet hvor reising vil gjenopptas når restriksjoner lettes, men hvor omfanget usikkert. Det er viktig å være i posisjon og godt forbe-

redt når reiseaktivitetene tiltar og Flytoget har under året hatt fokus på å beholde markedsandeler og sikre at driften, materiell og personell er godt ivaretatt, slik at vi kan tilby full frekvens og god kvalitet når dette igjen forventes av oss.

Jeg vil rette en stor takk til alle Flytogets ansatte, som i et krevende år med mye usikkerhet og endring har bidratt til at vi har levert en trygg og forutsigbar reise for våre kunder. I Flytoget har vi tro på at personlig service i fysiske kundemøter i kombinasjon med enkle og attraktive digitale løsningen gir en reise uten friksjon og stress. Vi ser frem til tilbakevending til en mer normal situasjon i andre halvdel av 2021, i et år hvor vi skal introdusere nye tog og sammen med et mangfold av stolte og dedikerte kollegaer vil Flytoget igjen bidra til at vi har Norges mest fornøyde kunder. ●



# Styrets beretning

Flytoget har over tid opparbeidet seg en unik posisjon i markedet og som togoperatør i Norge. Dette har vært med på å skape svært gode resultater over tid, og siden oppstarten i 1998 gitt et akkumulert utbytte til eier på 1624 millioner kroner og samtidig økt verdiene i selskapet.

Flytoget er et svært solid og robust selskap. Dette har kommet godt med i et unntakspreget år hvor inntektene har sviktet som følge av redusert passasjergrunnlag og hvor selskapet i store deler av året har måttet redusere togproduksjonen og permittere ansatte.

Flytoget entret 2020 med medvind i seilene etter det beste året i selskapets historie. Fra og med 12. mars har korona medført store konsekvenser for Flytoget. Med nedstengninger, reiserestriksjoner og smittevern har selskapet hatt et år preget av få reisende, kostnadskutt og sparetiltak.

På tross av dette, er styret fornøyd med hvordan selskapet har arbeidet for å opprettholde høy kvalitet i leveransen, skaffet seg oversikt over konsekvenser og omfang av pandemien og løpende tilpasset seg endrede rammebetingelser og samtidig forberedt seg på en rask tilbakevending.

Samtidig som Flytoget løpende har tilpasset seg endrede rammebetingelser, har selskapet også arbeidet aktivt med å bli omfattet av både de generelle og de særskilte støtteordninger under pandemien. Det har under året vært tett kontakt med politikere og relevante myndigheter for å sikre forståelse for selskapet situasjon under pandemien, og at Flytoget må likebehandles med øvrige togoperatører.

Viktige fokusområder i 2020 har vært:

- Høy leveranse kvalitet og sikker drift, inklusive nye utfordringer knyttet til smittevern og reiserestriksjoner for egne ansatte og passasjerer.
- Tilpasse produksjon og aktivitetsnivå for å redusere kostnader og investeringer.
- Sikre likviditet og finansiering
- Fullføre prosessen med anskaffelse av nye flytog
- Forberede en anbuds deltakelse ifb. nye trafikkpakker
- Dialog med beslutningstakere og interessenter for å sikre Flytoget nødvendig økonomisk støtte under pandemien og på like vilkår med øvrige operatører.

## Virksomheten

Flytoget driver med persontransport på strekningen mellom Drammen og Oslo lufthavn, og har forretningskontor i Oslo sentrum. Flytoget eies av Nærings- og fiskeridepartementet. Målet med eierskapet er forretningsmessig, det vil si høyest mulig avkastning på investert kapital. Gjennom sitt eierskap i Flytoget oppnår staten en togoperasjon som er kommersielt drevet og evner å ta ut betalingsvillighet, svært fornøyde kunder, høy avkastning og høy kollektivandel til og fra Oslo lufthavn. Dette gir samfunnsøkonomiske, samt miljø- og klimamessige gevinster.

Flytoget drives normalt på forretningsmessig grunnlag, uten offentlige kjøp eller subsidier. I unntaksåret 2020 mottok selskapet 254 MNOK fra ulike støtteordninger fra staten.

Flytoget har god evne og kapasitet til å ta en større posisjon i norsk jernbane ut over tilbringertjenesten.

## Flytogets visjon «Det går alltid»

Flytoget har et mål om å skape enda enklere kundeopplevelser for de reisende, og etterstreber hele tiden å øke verdien for kundene og attraktiviteten til tilbringertjenesten. I året som har gått har smittevern vært høyt prioritert, både for Flytoget og de reisende. Følgelig har tiltak for å gi de reisende opplevelsen av å kunne reise trygt og smittefritt med Flytoget, vært viktig.

Med reiserestriksjoner, innsparinger og andre tiltak som følger av pandemien, ble mange av de planlagte aktivitetene i selskapet avlyst eller utsatt. Videre følger noen av de viktigste aktivitetene fra 2020.

### Tiltak for smittevern

Flytoget etablerte tidlig en beredskapsledergruppe, som håndterte spørsmål om smittevern i starten av pandemien. Det har vært viktig for Flytoget å følge råd og retningslinjer fra Folkehelseinstituttet og fra myndigheter, lokale som nasjonale, når det kommer til smitteverntiltak om bord i togene, i salgsområder og kontorarealer. Gjennom året har ulike tiltak vært innført; for eksempel økt renhold, desinfisering av tog, god kundeinformasjon om avstandskrav om bord på toget, utdeling og bruk av munnbind, innføring av hjemmekontor og avlysning av alle fysiske større møter og samlinger. →



Fra juni nedsatte Flytoget en egen smitteverngruppe, et ansvar som frem til dette hadde ligget hos ledergruppen, bestående av representanter fra alle avdelinger. Gruppen håndterer løpende spørsmål knyttet til smittevern, både internt i Flytoget og om bord i tog eller på Flytogets øvrige arealer.

#### Nye flytog

Flytogets styre besluttet i 2013 å anskaffe åtte nye togsett. Bakgrunnen for beslutningen om å øke materiellparken var behovet for å møte den forventede passasjerveksten. I 2014 ble konkurransen kunngjort, og i april 2015 signerte Flytoget kontrakten med spanske CAF. 2020 var et hektisk og utfordrende år for prosjektet, påvirket av koronarestriksjoner. Det offisielle testprogrammet er avsluttet og godkjenningprosessen hos Statens jernbanetilsyn forventes sluttført tidlig i 2021. Så snart godkjenning fra Statens jernbanetilsyn foreligger, vil de nye togene overtas av Flytoget og tekniske kurs og praktisk trening vil kunne starte. Togene forventes å gå i kommersiell trafikk i løpet av andre kvartal 2021.

#### Nye digitale oppdateringer

For å ytterligere forbedre kundeservice og salgsfunksjonalitet, ble det i 2020 gjort flere tekniske løft på Flytogets ulike salgsplasser. Disse endringene vil gi raskere respons og stabil drift. Samtidig ble det gjort flere tiltak for kundeservice og B2B-salg for økt funksjonalitet, bedre søk og enda bedre kundeservice.

Flytoget har et vidt spekter av reisende, både lokale, nasjonale og internasjonale passasjerer. Målet er å kunne tilby enkle løsninger til alle reisende. Det er gjort endringer for kjøp av billett både med kort og igjennom Flytogets app.

Flytoget har hatt stor suksess og vært nyskapende med billett-løsningen som kun innebærer å dra kortet på validatorer ved av og påstigning. Flytoget har i 2020 gjort forberedelser for å ta steget videre ved å erstatte «swipe» med «tap», dvs. ved å benytte NFC (near field communication/kontaktløs betaling).

I Flytogets app er det i løpet av 2020 blitt mulig å betale med Vipps og ApplePay. Løsningen for betalingsflyt er tilpasset EUs nye PSD2-krav til autentisering ved kjøp, som er gjeldende fra 2021.

#### Bagtag om bord

For å skape en stressfri reise og en god kundeopplevelse om bord, gjennomførte Flytoget i 2020 en test og senere et pilotprosjekt med bagtag-printere om bord i ett togsett. Fra juni til oktober var fire slike maskiner installert i togsettet for å innhente erfaringer og kundetilbakemeldinger for å vurdere hvilken merverdi dette gir våre reisende. Erfaringer og kundetilbakemeldinger fra pilotinstallasjonen var svært positive. Konklusjonen ble at vi ønsker å tilby våre kunder muligheten til å skrive ut bagasjelapper om bord i alle våre tog. Denne prosessen er igangsatt og Flytoget vil da være det første togselskapet i verden som tilbyr en slik løsning.

#### Hentebillett

Høsten 2020 ble Hentebillett lansert. Hentebillett er et konsept med rabbertert pris for ledsagere til Oslo lufthavn. Flytoget har under perioden med reiserestriksjoner vært lite synlige i markedet og media over lang tid. Det ble etter hvert nødvendig å planlegge for en gradvis tilbakevending for være i god posisjon i konkurransen om kundene. Formålet med konseptet er i tråd med Flytogets differensieringsstrategi ved å fylle merkevaren med verdi og vise at Flytoget er innovative og tilbyr en merverdi. Hentebillett var et godt tilpasset merkevarebyggingkonsept i en annerledes tid.

#### Hederlig omtale og priser

Flytoget ble i 2020 utnevnt til én av Norges ti beste bedrifter innenfor sosial innovasjon i Norges Handelshøyskoles Sosial innovasjonsindeks. Denne indeksen gjenspeiler hvorvidt kundene ser på bedrifters innovasjonsaktiviteter som nyttige for samfunnet og miljøet.

I Sustainable Brand Index, som kårer de mest bærekraftige merkevarene i landet, ble Flytoget bransjevinner innen transport og nummer fem i totalrangeringen.

I BIs kundebarometer for 2020 havnet Flytoget på førsteplass blant samferdselsaktørene.

Reklamefilmen «Det går alltid», som ble lansert i 2019, fikk gull i HSMIAI eventpriser i kategorien reklamefilm. I samme kategori fikk reklamefilmene «Barn reiser gratis» hederlig omtale.

#### På flyttefot

Våren 2020 ble det etter ti år i Posthuset, besluttet at Flytoget skal flytte kontorlokaler. Valget falt på DA-bygget, som er plassert rett over sporene på Oslo S, og dermed ansees som en ideell plassering for en togoperatør. Flyttingen forventes å gi besparelser blant annet fra redusert husleie og redusert gangtid for operativt personell. Samlet gir dette besparelser på fem millioner kroner årlig. I forbindelse med flyttingen vil det bli gjort flere tekniske oppgraderinger, lokalene blir bedre tilrettelagt for å veksle mellom fysisk tilstedeværelse og hjemmekontor, og synlighet av merkevaren i hvilerom og andre fellesfasiliteter vil være høyt prioritert. Prosjektgruppen er godt i gang med å planlegge flyttingen, som er planlagt til å være ferdig i oktober 2021.

#### Deltakelse i konkurranse om nye anbudsutsatte trafikkpakker

Jernbanereformen går sin gang, og tre av fem trafikkpakker er nå tildelt etter konkurranse i regi av Jernbanedirektoratet. Flytoget har fulgt utviklingen av reformen nøye, og har hele veien utøvet en aktiv rolle gjennom både høringer og direkte innspill. Helt siden konkurransen om den første trafikkpakken, altså det som til slutt ble Sørtoget, har Flytoget vært prekvalifisert. Flytoget har fulgt alle utlysninger tett med hensyn på om selskapet skal delta eller ikke. Etter hvert som konkurransene kommer nærmere Flytogets eget virksomhetsområde, desto tettere følges prosessen.

Som prekvalifisert får Flytoget innsyn i flere sider av de kommende trafikkpakkene, blant annet gjennom å bli invitert inn i en direkte markedsdialog og deltakelse på alle relevante høringer. →

Nærmest i tid ligger trafikpakke fire, som omfatter de tyngste lokaltogene i og rundt Oslo, med planlagt tildeling i februar 2022, og oppstart i desember 2023.

Flytoget har siden sommeren 2020 jobbet aktivt med å forbedre seg på en eventuell deltakelse i konkurransen om trafikpakke fire. Formålet med arbeidet så langt har vært å få best mulig innsikt i konkurransesituasjonen og forutsetningene for en eventuell deltakelse. En endelig beslutning om å levere et tilbud eller ikke, avhenger av en rekke faktorer. En slik beslutning vil kreve inngående kunnskap om alle sider ved konkurransen. Først når risiko og muligheter er kjent og veid opp mot den langsiktige strategien til selskapet, vil selskapet velge om man går videre eller ikke.

### Sikre forutsigbarhet og like rammevilkår

#### Jernbanereformen

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

Flytoget har de siste årene arbeidet systematisk med å forstå konsekvensene av alle endringer som følger av reformarbeidet og har deltatt aktivt i høringer ved utforming av nye avtaler og innføring av nytt regelverk. Flytoget er positivt innstilt til utvikling av sektoren og økt konkurranse, men under premisset at det skjer på like vilkår, og at kunden settes i fokus. Med dette som bakgrunn har Flytoget jobbet aktivt med å informere om forhold som medfører skjev konkurranse i form av direkte subsidier eller i form av skjev belastning av kostnader for bruk av infrastruktur. Denne skjeve konkurransen har kommet spesielt tydelig frem i året som har gått, når offentlig støtte til togselskapene har vært fordelt.

#### Støtteordninger og offentlig kjøp under koronapandemien

Som nevnt innledningsvis har konsekvensene av koronapandemien medført stort inntektstap for Flytoget, med begrenset mulighet til å redusere kostnader tilsvarende. Det er satt av store offentlige tilleggsbevilgninger myntet på jernbaneoperatørene for å sikre at sektoren kan tilby nødvendige mobilitet til de som må reise under pandemien. Flytoget ble nødt til å kjempe for å ta del i de særskilte støtteordningene for jernbanen og har initiert og gjennomført møter med både Samferdselsdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Jernbanedirektoratet. Denne anstrengelsen, hvor det ble skapt forståelse for Flytogets anstrengte situasjon, resulterte i at Flytoget ble innlemmet i ordning for offentlig kjøp forvaltet av Jernbanedirektoratet.

I forbindelse med fremleggelse av statsbudsjettet for 2021 ble det kjent at Flytoget ikke vil inkluderes i ordningen med tilleggsavtaler for kjøp av persontransport med jernbane i 2021. Det ble på nytt iverksatt et arbeid for å sikre at Flytoget fortsatt skulle inkluderes i ordningen med offentlig kjøp. Administrasjonen, i samarbeid med styret, brukte senhøsten på å informere interessenter om konsekvensene av en slik beslutning og at en slik selektiv ordning trolig ikke kan hjemles i lovverket.

Som et resultat av en målrettet informasjonsinnsats, ble det i Transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling til statsbudsjettet for 2021, tatt inn en flertallsmerknad som vektla viktigheten av å sikre likebehandling av togoperatørene i 2021. Det er positivt for Flytoget at stortingsflertallet anerkjente viktigheten av likebehandling.

#### Integrering av Flytoget og innspill på fremtidig trafikpakkeinndeling

Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede om det var samfunnsøkonomisk lønnsomt å innlemme Flytoget i det øvrige togtilbudet. Flytoget har hele tiden vært tydelige i sin anbefaling om at tilbringertjenesten ikke må integreres i det ordinære togtilbudet, men være en egen tjeneste, ettersom kundene er svært fornøyde og Flytoget tar ut betalingsvillighet blant de reisende som gjøre at tjenestene kan drives uten subsidier og samtidig generer overskudd. Kundeanalyser gjennomført av eksternt fagmiljø (Urbanet) på oppdrag for Jernbanedirektoratet høsten 2018, støtter opp under denne anbefalingen.

Våren 2020 kom konklusjonen, hvor Jernbanedirektoratet foreslo å innlemme Flytoget i det øvrige togtilbudet etter konsesjonsavtalens utløp. Samme dag som rapporten ble offentliggjort, kom et tilleggsoppdrag fra samferdselsministeren, som ba om supplerende analyser for å finne tiltak som ikke medfører full integrering av tilbringertjenesten. Også i tilleggsutredningen holdt Jernbanedirektoratet fast på den tidligere anbefalingen om full integrering.

I løpet av 2020, har Flytoget møtt en rekke beslutningstakere og interessenter for å dele sin innsikt og kunnskap om jernbanen generelt, tilbringerstrekningen og egne kunder spesielt. Møtene har vært svært nyttige og Flytoget får tilbakemeldinger om at selskapets kunnskap og erfaring blir lyttet til. Flytoget vil i 2021 fortsette det viktige arbeidet med å jobbe for likeverdige konkurransevilkår, en forlengelse av dagens avtale ut over januar 2028, samt en organisering av fremtidens jernbane som sikrer den beste løsningen både for de reisende og det norske samfunnet.

#### Lønnsomhet

Som ledd i utviklingen av IFRS som regnskapsspråk både knyttet til utvikling av NGAAP og vurderinger knyttet til regnskapsprinsipper for selskaper i statens eie, ble det gjennom 2019 gjennomført vurderinger og analyser av en slik overgang som grunnlag for beslutning. Selskapet innførte IFRS som regnskapsspråk 1. januar 2020. Som en konsekvens av dette er også sammenligningstallene for 2019 omarbeidet til IFRS. →

For nærmere informasjon om overgangseffekter vises til årsregnskapet. Henvisninger til 2019 tall i parentes vil dermed være til de omarbeidede størrelsene.

#### Driftsinntekter og resultat

Resultat før skatt for 2020 endte på -57 MNOK (444 MNOK) til tross for en svikt i billettinntekter på 671 MNOK, som følge av pandemien. Resultatet viser at Flytoget gjennom å tilpasse produksjon til etterspørsel, redusere kostnadsbasen løpende, samt sette prosjekter på hold, har evnet å realisere tiltak som har beskyttet soliditeten i Flytoget gjennom 2020.

Selskapets billettinntekter var i 2020 sterkt preget av pandemien og utgjorde 316 MNOK (987 MNOK), en nedgang på 68 % fra 2019. Antall reisende hadde også en nedgang på 67 %. Offentlige støtteordninger har bidratt positivt til Flytogets resultat gjennom 2020 med 254 MNOK. Bidragene kommer fra den generelle kompensasjonsordningen med 27 MNOK, permitteringsstøtte 2 MNOK og offentlig kjøp fra Jernbanedirektoratet med 225 MNOK. Sum driftsinntekter på 580 MNOK (1002 MNOK) er 42 % svakere enn 2019.

#### Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var ved utgangen av 2020 1696 MNOK (1656 MNOK) hvor egenkapitalen var 1028 MNOK (1123 MNOK) og utgjorde 61 % (68 %). Det er ikke avsatt utbytte for 2020.

#### Likviditet og finansiering

Likviditetsbeholdningen var pr. 31. desember 2020 323 MNOK (295 MNOK). Selskapet har ved utgangen av 2020 to langsiktige revolverende trekkfasiliteter med totalramme på 720 MNOK. Kassekreditten på 25 MNOK stod ubenyttet ved utgangen av året.

Kontantstrøm fra driften utgjorde -148 MNOK (494 MNOK). Forskjell mot driftsresultat skyldes avskrivninger på 108 MNOK (121 MNOK), betalt skatt 106 MNOK (63 MNOK), samt endring i kortsiktige poster -106 MNOK (39 MNOK) hvor endring i offentlige avgifter utgjør -46 MNOK. Investeringsaktiviteter utgjorde 69 MNOK (163 MNOK) som knytter seg til nye tog, periodisk vedlikehold og kunderettet produktutvikling. Det er opptrukket 270 MNOK på selskapets langsiktige trekkfasiliteter per 31. desember. Det er ikke betalt utbytte til eier.

#### Årets resultatdisponering

Som følge av negativt resultat er det ikke lagt til grunn utbytte for 2020. Det forslås følgende disponering av årets resultat:

Utbytte	0 MNOK
Årets resultat overføres annen egenkapital	-44 MNOK
Fra utvidet resultat overføres til annen egenkapital	-41 MNOK

Regnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift, og styret bekrefter at forutsetningen er til stede.

#### Bærekraft og samfunnsansvar

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

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

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

Den integrerte årsrapporten for 2020 er utarbeidet i henhold til GRI Standards: Core.

#### Eierstyring og selskapsledelse

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

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

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

#### Sikkerhet og sikring

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

I løpet av 2020 erfarte Flytoget tre mindre uhell som medførte sykefravær for medarbeidere (fall i av- eller påstigning). Det ble ikke registrert uhell som førte til skade på passasjerer eller materiell i løpet av driftsåret. En snøfattig vinter bidro til at Flytoget unngikk sammenstøt med storvilt. →

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

Det er i 2020 gjennomført forberedende aktiviteter i organisasjonen som har gjort selskapet klare til å ta i bruk åtte nye togsett i 2021. Forberedelsene har bestått i flere store risikovurderinger, medført oppdatering av store deler av sikkerhetsstyringssystemet og flere uker med trening av medarbeidere som jobber i tog og i vedlikeholdsbasen. Alle aktiviteter er motivert ut fra ønsket om styring og kontroll på sikker drift samt sørge for at selskapet har forberedte, trygge og kompetente medarbeidere som jobber om bord eller vedlikeholder de nye togene.

Flytogets akseptkriterier og mål for trafikksikkerhet gjennomgås, oppdateres og godkjennes årlig. Etablerte sikkerhetsoppfølgingsplaner som skal bidra til måloppnåelse innenfor sikkerhetsarbeidet er gjennomført med små justeringer som følge av endrede forutsetninger under koronapandemien.

De siste årene har Flytoget arbeidet systematisk med sikring for å forebygge og unngå tilsiktede uønskede handlinger i form av terror og sabotasje eller trussel om dette. Arbeidet krever god samhandling med myndigheter, infrastruktureier og andre togselskaper.

Selskapets beredskapsplanverk er oppdatert og det er gjennomført beredskapsøvelser for kriseledelse og operativt personell i henhold til treningsplaner. Hensikten er at Flytoget skal ha en handlekraftig kriseledelse og togpersonell som er forberedt på å håndtere mulige ulykker på en best mulig måte.

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

#### Finansiell risiko

Koronapandemien har medført betydelig nedgang i selskapets billettinntekter fra mars 2020, og det har i løpet av året blitt etablert en langsiktig trekkfasilitet i tillegg til tidligere etablerte ramme. Totalrammen på 720 MNOK var pr. 31.12.20 opptrukket med 270 MNOK.

Selskapet har låneklausuler i forbindelse med ekstern finansiering. I forbindelse med selskapet negative EBITDA-utvikling som følge av koronaeffekt, har finansiell klausul blitt erstattet på midlertidig basis. Ved utgangen av året er alle gjeldende klausuler overholdt. Selskapet følger den likviditetsmessige utviklingen tett.

Likviditetsreserven var ved utgangen av året 787 MNOK.

I forbindelse med inngåelse av kontrakt for kjøp av nye tog i april 2015, ble selskapet eksponert for valutarisiko. Denne risikoen ble etter kontraktsinngåelse håndtert ved kjøp av valutaterminer i henhold til betalingsplanen. Det henvises til note 18 i årsregnskapet. Dette har gitt selskapet forutsigbarhet med tanke på kontantstrøm, og er

i henhold til finansstrategien. Investeringen vil dekkes av langsiktig trekkfasilitet og kontanter fra driften.

Flytogets kreditt risiko er svært begrenset da selskapets kunder i all hovedsak betaler kontant eller med kredittkort. Av totale utstående kundefordringer var det ingen vesentlig endring i forfalte poster sammenlignet med 31. desember 2019.

#### Strategisk risiko

Markedssituasjonen ble i løpet av få uker i mars 2020 fundamentalt forandret da koronapandemien brøt ut. Myndighetenes raske håndtering av smittesituasjonen medførte sterke restriksjoner for reiser og hvor det også ble oppfordret til å unngå å reise kollektivt medførte dramatisk svikt i Flytogets inntektsgrunnlag ut året. Selv om det i 2021 forventes at markedet etappevis vil vende tilbake til normalen når befolkningen er vaksinert og reiserestriksjoner oppheves, vil en pandemi i omfang av korona utgjøre en risiko for alle som opererer innenfor reiseliv.

Konkurransesituasjonen er fortsatt utfordrende på Flytogets strekning. Bil har tatt andeler under pandemien siden myndighetene har frarådet å reise kollektivt. Flytoget forventer at reell konkurranse vil vende tilbake til nivået før pandemien når reiserestriksjoner er opphevet, og tog igjen vil være det foretrukne alternativet. Det er grunn til å tro at man sannsynligvis må vente til ut i 2023 før trafikken over flyplassen er tilbake på 2019-nivå. Fremover forventes det en tiltakende konkurranse, grunnet et mer kommersielt fokus innenfor sektoren som følge av utrulling av jernbanereformen og konkurranseutsetting av den norske jernbanen.

Flytoget har en trafikkavtale med Jernbanedirektoratet frem til februar 2028 om sportilgangsprioritet for å sikre at tilbringertjenesten har de rette forutsetninger for å betjene sitt formål – å bringe flyreisende til og fra Oslo lufthavn med høy frekvens. Flytoget har søkt om å få forlenget sin trafikkavtale med Jernbanedirektoratet frem til 2035. Selskapet jobber også aktivt politisk og mot myndighetene for å sikre gode rammevilkår og likebehandling med øvrig aktører.

#### Informasjonssikkerhet

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

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

Flytoget er underlagt PCI DSS (Payment Card Industry Data Security Standard) som er en standard for informasjonssikkerhet som gjelder for alle selskaper som behandler, lagrer eller overfører kortdata. Én gang i året må det dokumenteres at standarden overholdes.

#### Risikostyring og internkontroll

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

Det var planlagt flere leverandørrevisjoner i 2020, men på grunn av komplikasjoner som følge av pandemien, ble to av fire revisjoner utsatt. Flytogets vedlikeholdsleverandør ble revidert to ganger i løpet av året.

Selskapet blir også jevnlig revidert av Statens jernbanetilsyn for oppfyllelse av krav og regelverk som er forutsetninger for virksomhetens drift. Resultater og funn presenteres for ledelse og styret.

#### Styrets arbeid og sammensetning

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer. Flytoget har inngått avtale med fagforeningene (Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte tre representanter i styret. I tillegg består styret av fem eiervalgte medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonærvalgte medlemmene er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse. Det er tre kvinnelige styremedlemmer, som representerer en kvinneandel på 38 prosent. Blant de aksjonærvalgte styremedlemmene er kvinneandelen 40 prosent.

Styret skal til enhver tid ha oppdatert kunnskap og kompetanse om alle vesentlige forhold rundt Flytogets virksomhet og strategiske utfordringer. Den viktigste saken på styrets agenda i 2020 har vært å håndtere pandemiens konsekvenser, samt å sikre selskapets rammebetingelser i et lengre perspektiv. Det ble avholdt elleve styremøter i 2020.

## Organisasjon

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

I Flytoget gjennomføres det medarbeidersamtaler hvert år. Flytoget er opptatt av mangfold gjennom en god balanse mellom kvinner og menn på alle nivåer, aldersmessig spredning, medarbeidere med ulik kulturell bakgrunn og et bevisst forhold til diskrimineringsbestem-

melsene i arbeidsmiljøloven, samt bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven.

I et krevende år med pandemi og utfordrende driftssituasjon som følge av dette, har Flytoget klart å opprettholde sykefraværet på omtrent samme nivå som i 2019. Totalt sykefravær i 2020 endte på 8,5 %, av dette var 1,1 % direkte knyttet til korona. Målsettingen på 5,9 % ble dermed ikke nådd, og i 2021 vil det rettes ytterligere oppmerksomhet på reduksjon av sykefraværet.

Flytoget er pålagt gjennom konsesjonsavtalen å opprettholde en frekvens med seks tog i timene i hele flyplassens åpningstid. Etter innføring av statlige reiserestriksjoner har det vært en tett dialog med Jernbanedirektoratet, som motpart i konsesjonsavtalen, med aksept for å tilpasse produksjon til endret reisemønster, men med et fast definert minimumsnivå for å sikre en nødvendig mobilitet og krav til smittevern. Togproduksjonen ble i mars redusert, etter aksept fra Jernbanedirektoratet, til tre tog i timen på hverdagene og ett tog i timen i helgene. Det ble avholdt gode drøftemøter med foreningene Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF) og Norsk Jernbaneforbund (NJF) for å tilpasse personalbehovet til produksjonen. Fra 4. april ble produksjonen redusert til ett tog i timen alle dager, og permitteringer ble nødvendig fra medio april. Personellbehovet tilsvarte 40 % av normal produksjon, og foreningene ønsket ulike modeller. NLF ønsket alle sine medlemmer 60 % permittert, mens NJF permitterte hovedgruppen 50 % og time/deltid/laveste ansiennitet 100 %. Produksjonen økte til to tog i timen fra 18. mai, og tre tog fra 8. juni. Alle permitterte var tilbake i opprinnelige stillinger fra 7. juni.

#### Lederlønnsklæring

Styret har utarbeidet en lederlønnsklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16 a. Lederlønnsklæringen kommer frem i note 23 i årsregnskapet, og er basert på retningslinjer fastsatt i februar 2015. Selskapet har et kompensasjonsutvalg som skal sikre at styret etterlever eiers forventninger til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte, samt vurdere forslag til bonusprogram for alle medarbeidere i selskapet for påfølgende år. Det har vært avholdt tre møter i kompensasjonsutvalget i 2020. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefalinger.

#### Fremtidsutsikter

Pandemiåret 2020 var svært utfordrende for alle persontransportsselskaper og ikke minst for togselskaper. Myndighetene bidro relativt raskt med statlige støtteordninger for å sikre opprettholdelse av et minimumstilbud av togtjenester.

Flytoget forventer at en tilbakevending vil ta noe tid og at det er innenriksmarkedet som først vender tilbake, deretter det europeiske og til sist de lange reisene til Asia og Amerika. Den forventes også at den langvarige pandemien vil kunne innebære adferdsendringer, blant annet ved at digitale møter erstatter fysiske, som vil resultere i et permanent lavere nivå av forretningsreiser. Samtidig vil økt bruk av hjemmekontor med oppkoblingsmuligheter til arbeidsplassen fra alle →

verdens hjørner, kunne gi arbeidstakere større muligheter til å reise og allikevel være på jobb. Det er for tidlig å trekke en entydig konklusjon av omfang av endringer, men Flytoget forventer at vi mot slutten av 2021 vil ha et passasjervolum som medfører lønnsomhet igjen. Økende klima- og miljøbevissthet er fortsatt til stede og vil også spille inn når det kommer til de langsiktige endringene i adferdsmønster blant reisende. Samtidig er økonomiske effekter av pandemien, som kan påvirke reiselyst, for tiden vanskelig å forutse. På kort sikt har Flytoget en forventning om at staten vil fortsette med støtteordninger frem til en mer normalisert situasjon

Flytoget har en konsesjon på dagens strekning ut januar 2028 og vil i tiden fremover forberede seg for en fremtidig anbudsutsettelse, samt vurdere deltakelse i konkurranse om øvrige trafikpakker. Norske politikere er svært opptatt av jernbanen, og stortingsvalget i 2021 kan innebære muligheter og utfordringer.

Flytoget vil fortsatt forsterke sin posisjon som et av Norges sterkeste merkevarer og bidra med kundeverdier for økt kollektivandel til Oslo lufthavn, samtidig som resultater leveres i tråd med eiers forventning.

#### Styret takker de ansatte

Flytogets styre vil rette en særlig takk til selskapets medarbeidere for godt samarbeid i et uvanlig og krevende år. Dialogen med arbeidstagerforeninger har vært god og konstruktiv. Fleksible løsninger til arbeidsoppgaver, tilpasning av produksjon og permitteringsordninger har bidratt til at Flytoget har kunnet gjennomføre viktige og nødvendige tilpasninger parallelt med opprettholdelse av en trygg og god service overfor våre kunder. Den innsatsvilje og kundefokus som følger av en sterk og positiv kultur gir oss en solid plattform for å levere på vårt kundeløfte når aktiviteten i markedet kommer tilbake på gamle nivåer. ●



Rolf Gunnar Roverud  
Styreleder



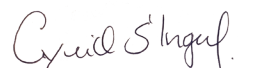
Marianne Ødegaard Ribe  
Nestleder



Aslak Sverdrup  
Styremedlem



Per Stene  
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø  
Styremedlem



Stein Bemer  
Styremedlem



Erik Melle  
Styremedlem



Heidi Lund Hansen  
Styremedlem



Philipp Engedal  
Administrerende direktør



## Presentasjon av Flytogets styre



**Rolf Gunnar Roverud**

**Født:** 1958

**Stilling:** : Administrerende direktør i Infranord Norge

**Styremedlem siden:** 2013

**Styrets leder siden:** 2017

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



**Marianne Ødegaard Ribe**

**Født:** 1968

**Stilling:** Administrerende direktør i Norgesgruppen Servicehandel AS

**Styremedlem siden:** 2017

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



**Gyrid Skalleberg Ingerø**

**Født:** 1967

**Stilling:** EVP & Group CFO Kongsberg Gruppen ASA

**Styremedlem siden:** 2017

Gyrid er statsautorisert revisor fra NHH og arbeider til daglig som finansdirektør i Kongsberg Gruppen. Før Kongsberg har hun vært SVP & CFO i Telenor Norge, Telenor Digital Businesses og CFO & Investor Relation i Komplet ASA. Hun har omfattende erfaring fra ledelse av restruktureringssprosesser både i 1881 og i Expert. Hennes tidligere erfaring omfatter også CFO-erfaring fra PE selskap, mange år i KPMG og bankerfaring fra Nordea. Hun har hatt lang og variert styreefaring siden 2000. I dag sitter hun som styremedlem Itera ASA, Patria Inc, Opplysningen 1881 AS og KID ASA.



**Aslak Sverdrup**

**Født:** 1973

**Stilling:** : Administrerende direktør for Akvariet i Bergen

**Styremedlem siden:** 2017

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



### Stein Bemer

**Født:** 1965

**Stilling:** Partner i Risk Information Group

**Styremedlem siden:** 2020

Stein har gått siviløkonomstudiet ved Handelshøyskolen BI. Han har bred erfaring fra forretningsutvikling og ledelse av vekst- og omstillingsprosesser innenfor transport, luftfart og reiseliv og har gjennom mange år hatt ledende stillinger i SAS-konsernet, nasjonalt og internasjonalt. Stein har arbeidet med rådgivning og management-for-hire, blant annet som administrerende direktør i Handicare, og innehar i tillegg verv som styreleder for Covestor AS og Net Trading Group AB.



### Per Stene

**Født:** 1972

**Stilling:** Flytogvert, Flytoget AS

**Styremedlem siden:** 2014

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



### Erik Melle

**Født:** 1972

**Stilling:** Flytogfører, Flytoget AS

**Styremedlem siden:** 2020

Erik Melle er utdannet innen elektro, og jobbet fem år i et entreprenørselskap før han begynte på lokførerutdanningen i 2002. Han var deretter ansatt tre år i NSB før han begynte som flytogfører i Flytoget i september 2005. Erik har vært tillitsvalgt siden 2015 og er, i tillegg til flytogfører, også kjørelærer og sensor.



### Heidi Lund Hansen

**Født:** 1977

**Stilling:** Distribusjonssjef Flytoget AS

**Styremedlem siden:** 2020

Heidi er utdannet bachelor innen markedskommunikasjon, og har i sine 20 år i Flytoget hatt ansvaret for Flytogets kundesenter og B2B-salg, før hun i 2020 gikk over i ny stilling som distribusjonssjef.





# Innhold i regnskapet

Resultat	19
Balanse	20
Kontantstrømoppstilling	22
Egenkapitalutvikling	23
Regnskapsprinsipper	24
Noter	
Note 1	Driftsinntekter og segmentinformasjon 28
Note 2	Personalkostnader og godtgjørelse til styret og ledende ansatte 28
Note 3	Pensjoner 30
Note 4	Andre driftskostnader 33
Note 5	Infrastrukturavgift 33
Note 6	Leieavtaler 34
Note 7	Skatt 35
Note 8	Immatrielle eiendeler 36
Note 9	Varige driftsmidler 38
Note 10	Investeringsprosjekter under utførelse 39
Note 11	Beholdning forbruksmateriell 39
Note 12	Bankinnskudd 39
Note 13	Kundefordringer og andre fordringer 40
Note 14	Nærstående parter 40
Note 15	Aksjekapital og overkurs 40
Note 16	Annen kortsiktig gjeld 40
Note 17	Finansielle instrumenter etter kategori 41
Note 18	Sikringsbokføring 43
Note 19	Finansiell risikostyring 44
Note 20	Covid 19/ nedskrivninger 46
Note 21	Hendelser etter balansedagen 46
Note 22	Overgangsnote IFRS 47
Note 23	Lederlønnserkæring 49
Erklæring fra styret og daglig leder	51
Revisors beretning	52

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

	Note	2020	2019
Billettinntekter	1	316 417	986 938
Andre driftsinntekter	1	263 331	14 894
Sum driftsinntekter		579 749	1 001 832
Lønn og andre personalkostnader	2, 3	243 777	207 356
Avskrivninger og nedskrivninger	8, 9, 10	99 721	114 102
Avskrivning bruksrettighet IFRS 16	6, 9	7 677	7 271
Andre driftskostnader	4, 5	293 675	218 599
Sum driftskostnad		644 850	547 328
Driftsresultat		-65 101	454 504
Finansinntekter		11 807	14 817
Finanskostnader		-3 654	-25 668
Resultat før skattekostnad		-56 948	443 653
Skattekostnad	7	12 846	-97 799
Periodens resultat		-44 102	345 854
Utvidet resultat			
Periodens resultat		-44 102	345 854
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Aktuariell gevinst og tap pensjoner		-78 373	58 213
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres		17 242	-12 807
Poster som skal reverseres over resultatet			
Valutasikring		25 808	
Skatt relatert til poster som kan reverseres		-5 201	
Sum utvidet resultat		-40 524	45 406
Periodens totalresultat		-84 626	391 259
Disponering (dekning) av årsresultatet			
Overført til annen egenkapital		-84 626	391 259
Sum disponering		-84 626	391 259

Balanse pr. 31.12. (tall i 1000 NOK)

Eiendeler	Note	2020	2019	01.01.2019
Utsatt skattefordel	7	4 241	0	0
Immaterielle eiendeler - tilbringertjeneste	8	109 679	125 163	140 647
Immaterielle eiendeler- software	8	7 191	12 306	27 398
Varige driftsmidler	9	377 668	456 748	518 465
Varige driftsmidler - bruksrettighet	9	5 118	12 795	8 246
Investeringsprosjekter under utførelse	10	766 137	684 955	544 599
Investering i aksjer		10	10	10
Pensjonsmidler		25 557	40 956	0
Sum anleggsmidler		1 295 601	1 332 932	1 239 365
Beholdning forbruksmateriell	11	25 079	24 914	24 140
Kundefordringer og andre fordringer	13, 17, 19	29 565	2 874	5 854
Terminkontrakter	17	0	0	43 496
Kontanter og bankinnskudd	12, 17, 18, 19	322 610	295 126	120 473
Sum omløpsmidler		377 254	322 913	193 964
Eiendeler holdt for salg	9, 10	23 323	0	0
Sum eiendeler		1 696 178	1 655 845	1 433 329

Balanse pr. 31.12. (tall i 1 000 NOK)

Egenkapital og gjeld	Note	2020	2019	01.01.2019
Aksjekapital	14, 15	400 000	400 000	400 000
Overkurs	15	292 468	292 468	292 468
Annen, opptjent egenkapital		335 096	430 823	202 241
Sum egenkapital		1 027 564	1 123 291	894 709
Leieforpliktelser	6	0	7 763	1 188
Pensjonsforpliktelser	3	287 585	210 132	309 777
Utsatt skatt	7	0	21 648	16 932
Andre avsetninger for forpliktelser		2 127	0	0
Gjeld til kredittinstitusjoner	17	270 000	0	0
Sum langsiktig gjeld		559 712	239 543	327 897
Leieforpliktelser	17, 19	5 359	5 359	7 058
Leverandørgjeld	17, 19	36 887	60 993	61 956
Terminkontrakter	17, 18	6 104	4 256	0
Betalbar skatt	7, 17	0	105 858	63 106
Skyldig offentlige avgifter	17	8 839	54 702	21 804
Utbytte		0	0	0
Annen kortsiktig gjeld	16, 17	51 713	61 842	56 799
Sum kortsiktig gjeld		108 902	293 010	210 723
Sum egenkapital og gjeld		1 696 178	1 655 845	1 433 329

Styret i Flytoget AS  
Oslo, 22. april 2021



Rolf Gunnar Roverud  
Styreleder



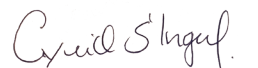
Marianne Ødegaard Ribe  
Nestleder



Aslak Sverdrup  
Styremedlem



Per Stene  
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø  
Styremedlem



Stein Bemer  
Styremedlem



Erik Melle  
Styremedlem



Heidi Lund Hansen  
Styremedlem



Philipp Engedal  
Administrerende direktør

## Kontantstrømoppstilling (tall i 1 000 NOK)

	Noter	2020	2019
Årsresultat før skatt		-56 948	443 653
Avskrivninger	8,9	107 503	121 373
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	3	14 479	-82 388
Endringer kortsiktige poster		-106 197	39 407
Netto urealiserte verdiendringer		0	47 751
Netto agio/disagio		-545	-13 171
Betalte skatter	7	-105 858	-63 106
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		-147 567	493 520
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	10,18	-68 759	-162 986
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-68 759	-162 986
Betaling avdrag leieforpliktelse	6	-7 763	-6 943
Utbetaling av lån		270 000	0
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer		0	-162 677
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		262 237	-169 620
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		45 911	160 914
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	12	285 292	105 229
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-18 794	19 149
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	12	312 409	285 292
Skattetrekkmidler		10 201	9 834
Kontanter og bankinnskudd inkl. skattetrekkmidler ved periodeslutt	12	322 610	295 126

## Egenkapitalutvikling (tall i 1000 NOK)

2020	Aksjekapital	Overkurs	Sikrings reserve	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	400 000	292 468		430 823	1 123 291
Årets resultat				-44 102	-44 102
Fra utvidet resultat			20 607	-61 131	-40 524
Utbetalt utbytte					
Ført direkte mot sikringsreserve			-11 101		-11 101
Egenkapital 31. desember	400 000	292 468	9 506	325 590	1 027 564

2019	Aksjekapital	Overkurs	Sikrings reserve	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar GRS	400 000	292 468		28 415	720 883
Effekt overgang IFRS				173 826	173 826
Egenkapital 1. januar IFRS	400 000	292 468		202 241	894 709
Årets resultat				345 854	345 854
Fra utvidet resultat				45 406	45 406
Utbetalt utbytte				-162 677	-162 677
Egenkapital 31. desember	400 000	292 468		430 823	1 123 291

# Generell informasjon og beskrivelse av regnskapsprinsipper for Flytoget

## Generell informasjon

Flytoget driver persontogtransport fra Drammen til Oslo lufthavn og har hovedkontor i Oslo sentrum. Flytoget AS eies av Nærings- og fiskeridepartementet.

### Rammeverk for regnskapsavleggelsen

Selskapet har valgt å gå over til International Financial Reporting Standards (IFRS) fra 1. januar 2020. Fra 1. januar 2019 er selskapsregnskapet utarbeidet i samsvar med IFRS og fortolkninger fra IFRS fortolkningskomite (IFRIC) som godkjent av EU, dette for å få korrekte sammenligningstall. Årsregnskapet 2020 er det første årsregnskapet som er avlagt i samsvar med IFRS. Effekter ved overgang til IFRS er nærmere forklart i note 22.

Nye standarder og fortolkninger som ennå ikke er trådt i kraft forventes ikke å gi vesentlig påvirkning på selskapets regnskap.

Selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle instrumenter som er vurdert til virkelig verdi.

Selskapsregnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift.

## Viktige forutsetninger og regnskapsestimater

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

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

### Togmateriell og fortrinnsrett tilbringertjeneste

Selskapet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi for togmateriell og immateriell eiendel som sporrettighet. Dette gir grunnlag for årlige avskrivninger.

Selskapet foretar vurdering av hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikator på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjennomføres en nedskrivningstest. Vurdering krever stor grad av skjønn. Blant annet gjøres det vurdering av hvor lang periode eventuelle verdifall strekker seg og videre utvikling i markedet.

Reiserestriksjoner og betydelig reduksjon av billettinntekter som følge av Covid 19 er vurdert å være indikator for verdifall. Det vises til note 20 for nærmere beskrivelse av foretatte nedskrivningstester, ref. IAS 36.33.

### Pensjonsforpliktelser

Selskapet har forpliktelser knyttet til de ansattes opptjente pensjonsrettigheter knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger. Fastsettelse av finansielle og aktuariemessige forutsetninger vil ha stor betydning for pensjonskostnader og balanseførte pensjonsforpliktelser.

Det vises til note 3 for nærmere beskrivelse av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn og sensitivitetsberegninger som viser effekt ved endring av sentrale forutsetninger.

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

### Driftssegmenter

Rapportering av driftssegmentene skal reflektere hvordan øverste operasjonelle beslutningstaker, vedtar, følger opp og evaluerer beslutninger.

Flytoget har kun et segment for gjennomføring av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn. Internrapportering skjer etter de samme prinsippene som for eksternrapportering i henhold til IFRS. Det er derfor ikke utarbeidet egen note for segmentrapportering.

### Klassifisering av balanseposter

Balansepostene klassifiseres som kortsiktig når de forventes realisert innen ett år etter balansedagen. Andre poster klassifiseres som langsiktig. →



Eiendeler knyttet til forbruksmateriell er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til kjernedrift, er klassifisert som omløpsmidler eller kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter balansedagen. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig.

#### Valuta

Regnskapet er presentert i norske kroner som også er selskapets funksjonelle valuta. Transaksjoner i utenlandsk valuta som ikke er sikret regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet med resultatføring av valutagevinster og tap som finansposter.

#### Driftsinntekter

Selskapets driftsinntekter består i hovedsak av billettinntekter og inntekter fra salg av reklameplass. Inntekter skal inntektsføres i takt med at tjenesten overføres til kundene. Salg av togbilletter inntektsføres på tidspunktet for gjennomføring av reisen. Reklameinntekter inntektsføres løpende i fremvisningsperioden.

#### Valutasikring

Valutasikringsinstrumenter i form av valutaterminkontrakter er inngått for å valutasikre innkjøp av nye flytog. I tillegg benyttes selskapets eurokonto som sikringsinstrument. Sikringsbokføring er lagt til grunn fra og med 1.1.2020 med behandling som kontantstrømsikring i regnskapet. Valutaterminkontraktene er innregnet til virkelig verdi. Derivater balanseføres som finansielle eiendeler når virkelig verdi er positiv og som finansielle forpliktelser når virkelig verdi er negativ. Den oversikrede delen av sikringsbokføringen føres over ordinært resultat på agio-konto, mens den sikrede delen føres over utvidet resultat.

Verdiendring frem til betaling av nye flytog klassifiseres som sikringsreserve i egenkapitalen.

Sikringsbokføring er ikke lagt til grunn for 2019 og for sammenligningstillene er verdiendring ført over ordinært resultat.

#### Leieavtaler IFRS 16

Leieavtaler hvor selskapet har kontroll over identifisert eiendel ved at selskapet bestemmer bruk og mottar de økonomiske fordelene, innregnes i balansen fra det tidspunkt selskapet får råderett over eiendelen.

Flytoget har innregnet avtale for leie av administrasjonslokaler. Bruksretten klassifiseres under varige driftsmidler.

Leieforpliktelsen måles til nåverdien av fremtidige faste leiebetalinger som motsvares av tilhørende rett til bruk eiendel. Det benyttes diskonteringsrente som tilsvarer selskapets marginale lånerente.

Ved fastsettelse av leieperiode legges den uoppsigelige leieperioden justert for forlengelsesopsjoner som det er rimelig sikkert at selskapet vil benytte. Perioder hvor selskapet har termineringsrettighet er kun medtatt hvis det er rimelig sikkert at den ikke vil benyttes.

Leiebetaling fordeles mellom rentekostnad og avdrag på forpliktelsen. Avskrivningstid av rett til bruk av eiendeler fastsettes i forhold til antatt utnyttbar levetid og leieperiode. Bruksretteiendelen knyttet til administrasjonsbygg avskrives lineært over leieperioden.

Selskapet har valgt å benytte unntaksregelen ved at leie for kortsiktige leieavtaler med inntil 12 måneders varighet og avtaler med leie av eiendeler med lav verdi, resultatføres på konto for leiekostnader.

#### Offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd innregnes når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene, og tilskuddene vil bli mottatt.

Regnskapsføring av driftstilskudd innregnes på en systematisk måte i de regnskapsperioder der selskapet innregner kostnadene som de offentlige tilskuddene skal dekke. Tilskuddet føres som annen inntekt.

#### Skatt

Periodens skattekostnad består av periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt.

Utsatt skatt er beregnet på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt underskudd til fremføring. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skatteregler som er vedtatt på balansedagen. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad det er sannsynlig at fordelene kan benyttes. →

#### Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler balanseføres til anskaffelseskost, fratrukket akkumulerte avskrivninger og nedskrivninger ved verdifall.

Flytogets immaterielle eiendeler består av fortrinnsrett tilbringertransport Oslo Lufthavn samt programvare.

Fortrinnsrett tilbringertransport Oslo Lufthavn avskrives lineært frem til utløpet av tilhørende trafikkavtale som utløper i 2028.

Anskaffelse av ny programvare balanseføres i den grad fremtidige økonomiske fordeler knyttet til eiendelen er sannsynlig og kostnad knyttet til eiendelen kan måles pålitelig.

Utviklingskostnader balanseføres når utviklingskostnaden kan måles pålitelig, det er sannsynlig at eiendelen vil generere økonomiske fordeler og selskapet har som intensjon, tilstrekkelige ressurser og det vil være teknisk og økonomisk mulig å ferdigstille utviklingen for egen bruk eller salg.

Utgifter for vedlikehold eller for å opprettholde fremtidig bruk av programvare kostnadsføres dersom ikke endringen øker den fremtidige økonomiske nytten av programvaren.

#### Varige driftsmidler

Varige driftsmidler består i hovedsak av togmateriell.

Varige driftsmidler vurderes til anskaffelseskost, fratrukket akkumulerte avskrivninger og nedskrivninger ved verdifall.

Anskaffelseskost inkluderer kostnader som er direkte henførbare til kjøp av eiendelen og kostnader som er direkte henførbare til å sette driftsmiddelet i stand til tiltenkt bruk.

Etterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte selskapet og utgiften kan måles pålitelig. Hvis etterfølgende utgift er påløpt for å erstatte en del av varige driftsmidler balanseføres utgiften og den del som skiftes ut fra regnes. Øvrige reparasjon og løpende vedlikeholdskostnader føres over resultat i den perioden utgiften pådras.

Varige driftsmidler avskrives lineært slik at anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid (brukstid) som fastsettes basert på historikk, erfaringer og skjønnsmessige vurderinger.

Vesentlige deler av et driftsmiddel som har ulik forventet brukstid dekomponeres slik at dette hensyntas i avskrivningsplanen. Interiøret har en kortere brukstid enn togsettene og er dekomponert for avskrivning over kortere periode. Togsettene avskrives over 30 år mens interiøret avskrives over 15 år.

Investeringsprosjekter under utførelse består i hovedsak av investering i nye flytog som vil bli overført til varige driftsmidler for avskrivning når togsettene er levert og ferdigstilt for tilgjengelig bruk.

Gevinst eller tap ved salg resultatføres og vil utgjøre differansen mellom salgspris og bokført verdi på transaksjonstidspunktet.

Roterende togdeler klassifiseres som varige driftsmidler.

#### Periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold gjennomføres med faste intervaller sjeldnere enn en regnskapsperiode. Periodisk vedlikehold av togmateriell balanseføres

og avskrives frem til neste tilsvarende periodiske vedlikehold. Ved tidspunkt for neste tilsvarende vedlikehold avskrives eventuell restverdi for vedlikeholdet.

#### Lånekostnader

Lånekostnader resultatføres når lånekostnaden oppstår. Lånekostnader balanseføres i den grad disse er direkte relatert til kjøp/tilvirking av et anleggsmiddel. Balanseføring av lånekostnadene gjøres frem til det tidspunkt anleggsmiddelet er klart for bruk. Lånekostnadene avskrives deretter over anleggsmiddelets levetid og eventuelle lånekostnader etter aktivisering resultatføres.

#### Verdifall – varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler blir vurdert for mulig nedskrivning når det foreligger indikasjoner på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi. Hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp vil det være behov for å foreta nedskrivning. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av bruksverdi og virkelig verdi med fradrag for salgskostnader. Vurdering foretas med utgangspunkt i at flytogets virksomhet for utførelse av tilbringerjeneste til Oslo Lufthavn behandles som en kontantstrømsgenererende enhet (CGU).

Nedskrivninger blir reversert i den grad forutsetningen for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

#### Beholdning av forbruksmateriell

Balanseført forbruksmateriell vurderes til det laveste av gjennomsnittlig kostpris og virkelig verdi. Beholdningen av forbruksmateriell vurderes årlig for nedskrivning.

#### Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer veksel til billettautomater og bundne skattetrekksmidler.

Dersom kassekreditt benyttes, er det klassifisert under kortsiktig gjeld. Trekkfasilitet vurderes ut ifra opptrekkets levetid. Opptrekk lenger enn ett år klassifiseres som langsiktig gjeld.

#### Kundefordringer og andre fordringer

Kundefordringer og andre fordringer måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi. Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rentemetode, fratrukket avsetning for påregnelige tap.

Avsetning for tap på kundefordringer foretas basert på historiske erfaringer og andre indikatorer for at selskapet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser. Selskapet har historisk hatt lite tap på kundefordringer.

#### Ytelser til ansatte

Selskapet har flere ulike pensjonsordninger i form av både ytelses- og innskuddsplaner. →

Gjennom innskuddsplanene betaler selskapet et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Ytelser til ansatte i form av innskuddsordninger kostnadsføres lik løpende premiebetaling.

Ytelsesplanene forplikter selskapet til å yte periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingen vil i hovedsak være avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden som grunnlag for samordnings-beregninger.

Den balanseførte forpliktelsen er nåverdien på balansedagen av de definerte ytelser minus virkelig verdi av pensjonsmidlene på balansedagen. Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF). Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserente iht. IAS 19.

Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode. Netto pensjonsforpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes separat for hver ordning ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent i inneværende og tidligere perioder. Kostnad ved pensjonsopptjening og netto rentekostnad på den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen innregnes i resultatet.

Endringer i pensjonsplanens ytelser (planendringer) og konsekvens av oppgjør av pensjonsordninger innregnes i driftsregnskapet. Aktuaries gevinster og tap som skyldes ny informasjon og endringer i de aktuarmessige forutsetningene innregnes løpende, i utvidet resultat.

#### Utbytte

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonær klassifiseres som gjeld når utbyttet er besluttet av generalforsamlingen.

#### Annen kortsiktig gjeld

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

#### Avsetninger

Avsetninger innregnes når selskapet har en forpliktelse som er resultat av en tidligere hendelse, det er sannsynlig at det vil skje et økonomisk oppgjør som kan måles pålitelig. Avsetningen innregnes med et beløp som tilsvarer beste estimat av utgifter som kreves for å gjøre opp den eksisterende forpliktelsen på balansedagen. Dersom sannsynligheten for at det vil skje et økonomisk oppgjør er mindre enn 50 % gis det opplysninger i note hvis dette er vurdert vesentlig.

Hvis effekten er betydelig, beregnes avsetningen ved å neddiskontere forventede fremtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

#### Betingede forpliktelser og eiendeler

Betingede forpliktelser er ikke innregnet. Det er opplyst om vesentlige betingede forpliktelser med unntak betingede forpliktelser hvor det er svært usannsynlig at forpliktelsen kommer til oppgjør.

En betinget eiendel er ikke regnskapsført i årsregnskapet, men opplyst om dersom det er sannsynlig at en fordel vil tilflyte selskapet.

#### Vurdering av virkelig verdi

Selskapet har finansielle eiendeler og forpliktelser som måles til virkelig verdi.

Finansielle eiendeler og forpliktelser som innregnes til virkelig verdi har balanseført verdi som er lik den verdi eiendelen eller forpliktelsen kan omsettes for under gjeldende markedsforhold på måletidspunktet.

Ved beregning av virkelig verdi benyttes ulike metoder og teknikker, avhengig av type finansielle instrumenter og i hvilken grad de handles i aktive markeder. For klassifisering av virkelig verdi benytter selskapet et system som reflekterer input som brukes i utarbeidelse av målingene med følgende inndeling:

##### *Kvoterte priser i aktive markeder (Nivå 1)*

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

##### *Observerbare markedsdata (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.

##### *Ikke observerbare markedsdata (Nivå 3)*

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

Virkelig verdi av valutaterminkontrakter er fastsatt ved bruk markedsverdi på balansedagen som faller inn under nivå 2.

#### Tapskontrakter

Dersom det foreligger tapskontrakter, innregnes den eksisterende plikten i henhold til kontrakten som en avsetning. Før en separat avsetning for en tapskontrakt fastsettes, innregner selskapet eventuelle tap knyttet til verdifall som har oppstått på eiendeler som omfattes av den konkrete kontrakten. ●

#### Note 1 Driftsinntekter og segmentinformasjon (tall i 1000 NOK)

Flytoget AS har kun ett driftssegment - tilbringertjeneste til Oslo lufthavn.

Virksomhetens art er i det vesentlige salg av togbilletter. Selskapet har derfor ikke kontraktssaldoer av betydning da togbilletter gjøres

opp ved gjennomføring av reise. Selskapet har ikke gjenværende leveringsforpliktelser av betydning per 31. desember 2020. ●

	2020	2019
Billettinntekter	316 417	986 938
Inntekter ved utleie av reklameplass	8 296	12 317
Andre driftsinntekter*	255 036	2 577
Sum	579 749	1 001 832

\* Herav støtteordninger på tilsammen 253 599 knyttet til generelle og særskilte støtteordninger som pandemiltak fra myndighetene:

Regjeringens vedtak om støtteordninger til jernbanesektoren medførte inngåelse av midlertidige tilleggsavtaler med Jernbanedirektoratet om kjøp av persontogtjenester fra medio mars og ut året	224 503	
Regjeringens generelle kontantstøtteordning	26 864	
Lønnskudd for å ta permitterte tilbake i jobb	2 232	
Sum støtteordninger	253 599	

#### Note 2 Personalkostnader og godtgjørelse til styret og ledende ansatte (tall i 1000 NOK)

Lønnskostnader	2020	2019
Lønn, inkl arbeidsgiveravgift	191 992	212 154
Folketrygdavgift	30 095	36 921
Pensjonskostnader	19 093	-43 161
Andre personalkostnader	2 597	1 442
Sum	243 777	207 356
Gjennomsnittlig antall årsverk	270	288
Gjennomsnittlig antall ansatte	337	347

Beregningen er basert på en vekting av faktiske antall årsverk gjennom året. Per 31. desember 2020 er det 281 årsverk og 326 ansatte.

Note 2 fortsetter Personalkostnader og godtgjørelse til styret og ledende ansatte (tall i 1000 NOK)

Godtgjørelse til ledende ansatte og styret 2020

Ansatt	Tittel	Lønn *	Herav bonus	Pensjonskostnad	Annen godtgjørelse
Philipp Engedal	Administrerende direktør	2 711	359	277	204
Eva Sørby Bråten	Økonomidirektør	1 807	314	347	138
Thomas Berntsen	Anbudsdirektør	1 595	269	290	131
Nicolai Bryde	Kommersiell direktør	1 464	157	378	17
Toril Dyrkorn	IT- og utviklingssjef	1 472	161	327	12
Åge Pedersen	Administrasjonssjef	1 580	254	363	33
Ida Fottland	Kommunikasjonssjef	984	168	145	26
Vigdis Torblaa	Plan- og personaldirektør	1 446	192	184	18
Trine Pande-Rolfsen**	Direktør drift og teknisk	756	0	87	89
Sum		13 814	1 873	2 398	668

Adm direktørs lønnsøkning var i 2020 på 0,0 %

\* Lønn inkl. feriepenger og bonus opptjent 2019 og utbetalt i 2020

\*\* Ansatt fra 01.05.20

Godtgjørelse til ledende ansatte og styret 2019

Ansatt	Tittel	Lønn *	Herav bonus	Pensjonskostnad	Annen godtgjørelse
Philipp Engedal	Administrerende direktør	2 913	525	479	217
Eva Sørby Bråten	Økonomidirektør	1 819	299	314	141
Thomas Berntsen	Direktør drift og teknisk	1 551	204	264	136
Nicolai Bryde	Kommersiell direktør	1 584	286	226	19
Toril Dyrkorn	IT og utviklingssjef	1 563	243	298	10
Åge Pedersen	Administrasjonssjef	1 588	267	330	34
Ida Fottland	Kommunikasjonssjef	1 035	169	141	22
Vigdis Torblaa	Plan- og personaldirektør	1 238	70	172	15
Sum		13 291	2 063	2 224	594

Adm direktørs lønnsøkning var i 2019 på 3,28 %

\* Lønn inkl. feriepenger og bonus opptjent 2018 og utbetalt i 2019

Styret

2020

2019

Styregodtgjørelse

1 537

1 505

Herav godtgjørelse til styrets leder

340

330

### Generelt

Selskapet har pensjonsordninger knyttet til alder-, uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger per 31.12.20.

### Ytelsespensjon i SPK

Selv om ordningen ble lukket 01.01.19 forplikter Flytoget å dekke de oppsatte rettighetene som er opptjent i ordningen frem til dette tidspunktet. Pensjonsordningen gir derfor rett til definerte fremtidige ytelser, som i hovedsak bestemmes av antall opptjeningsår, regulert lønnsnivå ved utmeldelse (lønn ved oppnådd pensjonsalder for gjenværende medlemmer) og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten. Premiefastsettelsen skjer etter aktuarielle prinsipper. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. Gjenværende medlemmer i SPK var 7 ansatte pr. 31.12.20.

### Innskuddsordning i Storebrand

Innskuddspensjonsordningen omfatter alders-, uføre-, og barnpensjon. Selskapet betaler premien i sin helhet. Det årlige innskuddet utgjør en sparesats på 5,5 % av lønn fra 0 G til 12 G og en tilleggssparing på 9,5 % av lønn fra 7,1 G til 12 G. Grunnlaget for beregningen er grunnlønn herunder faste skift- og funksjonstillegg samt variable lønnstillegg (unntatt overtidstillegg). Premiebetalingene kostnadsføres løpende.

### Ytelsesordning finansiert over drift

#### Kompensasjonsordning ved overgang til innskuddspensjon

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

#### AFP

Flytoget AS har avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte. Som nevnt over er det egne ordninger for de som er født tidligere enn 01.01.64. Forpliktelsen gjennom denne avtalen omfatter 339 medlemmer per 31.12.20.

#### Loss of license

Avsetning for fremtidige ytelser til ansatte inkluderer forpliktelse vedrørende risikodekning for engangsutbetaling ved "Loss of license". Flytogførere har avtalefestet rett til engangsutbetaling av inntil tolv ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilling til å føre tog grunnet medisinske forhold. Årlig kostnad og beregnet forpliktelse er aktuarberegnet basert på gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid for flytogførere. Ordningen er regnskapsført sammen med og etter samme regnskapsprinsipper som gjelder for selskapets pensjonsforpliktelser, herunder estimatavvik. Øvrige beregningstekniske forutsetninger tilsvare dem som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble utbetalt ett tilfelle av "Loss of licence" til flytogførere i 2020. ●

Note 3 fortsetter Pensjoner (tall i 1000 NOK)

	2020	2019
<b>Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse</b>		
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	518 953	448 067
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-293 894	-298 404
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	225 059	149 663
Pensjonsforpliktelse ordninger over drift	62 526	60 470
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	287 585	210 132
<b>Endring i balanseført netto forpliktelse</b>		
Netto pensjonsforpliktelser pr. 1. januar	210 132	309 777
Avkortning/Oppgjør	0	22 547
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-8 285	-14 498
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	7 022	-49 482
Estimatavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	78 717	-58 213
Netto pensjonsforpliktelser pr. 31. desember	287 585	210 132
<b>Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet</b>		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3 147	7 689
Rentekostnad	10 912	12 854
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-7 037	-7 174
Avkortning/Oppgjør	0	-43 944
Planendringer	0	-18 906
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	7 022	-49 482
Pensjonskostnad innskuddsordning	12 072	12 000
Total pensjonskostnader	19 093	-37 482
<b>Estimatavvik innregnet i utvidet resultat</b>		
Akkumulerte estimatavvik 01.01.	191 537	249 749
Årets endring	78 373	-58 213
Akkumulerte estimatavvik 31.12.	269 910	191 537

Note 3 fortsetter Pensjoner (tall i 1000 NOK)

	2020	2019
Økonomiske forutsetninger:		
Diskonteringsrente	1,70 %	2,30 %
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,25 %
Forventet G-regulering	2,00 %	2,00 %
Forventet pensjonsøkning	1,25 %	1,25 %
Forventet avkastning på fondsmidler	1,70 %	2,30 %
Arbeidsgiveravgift		
Uttakstilbøyelighet AFP togførere / togverter og kundeveiledere / øvrig*	87% / 80% / 75%	87% / 80% / 75%
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer / verter / over 50 år*	5% / 10% / 1%	5% / 10% / 1%

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

Årets estimatavvik skyldes i det vesentligste reduksjon av diskonteringsrente. Effekten av endringer i forutsetninger er en forventet økning på brutto pensjonsforpliktelse på TNOK 71 478, en forventet reduksjon på avkastning på pensjonsmidler på TNOK 10 054 og en forventet reduksjon i forpliktelse på TNOK 3 160 som følge av endringer i medlemsmassen sammenlignet med 31.12.2019.

#### Sensitivitetsanalyse

Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten / lønnsvekst / pensjons - og G-regulering økes / reduseres med 0,5% øker / reduseres periodens netto pensjonskostnad for 2020 og netto pensjonsforpliktelse pr. 31.12.2020 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):

	2020	2019
Netto pensjonsforpliktelse: økning/(reduksjon)	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	62 250	-53 006
Endring i lønnsvekst	-1 125	1 170
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-56 953	68 079
Netto pensjonskostnad	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	135	-160
Endring i lønnsvekst	-46	12
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-84	90
Sammenstilling mot kontantstrømsanalyse for 2020		
Endring netto pensjonsforpliktelse	77 453	
Estimatavvik innregnet utvidet resultat	-78 373	
Reduksjon pensjonsfond ved oppgjør ordninger over drift	15 399	
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetalinger pensjon	14 479	



#### Note 4 Andre driftskostnader (tall i 1000 NOK)

	2020	2019
Drifts- og vedlikeholdskostnader	181 702	216 202
Kjøreveisavgift	61 462	-70 112
Salg og markedsføring	21 950	42 786
Administrasjonskostnader	28 561	29 723
Driftskostnader totalt	293 675	218 599

Fakturert honorar revisor	2020	2019
Lovpålagt revisjon	345	245
Revisjonsnær rådgivning*	487	179

\* Herav bistand ifm støtteordninger 300  
Beløpene er ekskl. merverdiavgift

#### Note 5 Infrastrukturavgift (tall i 1000 NOK)

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

Vedtaket fra Statens jernbanetilsyn (SJT) i mai 2019 påla Bane NOR å tilbakebetale for mye betalte avgifter i perioden 2017 til april 2019.

Beløp inklusiv rentelement ble innbetalt til Flytoget i november 2019 og fremkommer som fradrag på infrastrukturkostnader.

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

	2020	2019
Infrastrukturavgift	61 462	56 810
Kreditering av feilaktig pålagte avgifter 2017 - april 2019 inkl. rentelement		-132 100
Netto infrastrukturavgift	61 462	-75 290

Beløpene er ekskl. merverdiavgift

## Note 6 Leieavtaler (tall i 1000 NOK)

Iht. IFRS 16 defineres en leieavtale som en avtale/kontrakt, eller del av kontrakt, som overfører retten til å bruke den underliggende eiendelen for en gitt periode mot vederlag.

Leieforpliktelsen skal iht. IFRS 16.26 måles til nåverdien av leiebetalinger over leieperioden.

For korte leieavtaler som har inntil 12 måneders varighet og leieavtaler hvor den underliggende eiendel har «lav verdi» kan unntaket

iht. IFRS 16.5 benyttes. Dette innebærer at leiekostnaden for slike avtaler kostnadsføres som driftskostnad når den påløper.

Selskapet har valgt å benytte unntaksreglene ved vurdering av hvilke leieavtaler som skal innregnes iht IFRS 16.

Innregnet leieavtale iht IFRS 16 gjelder leie av selskapets lokaler i Biskop Gunnerus' gt. 14. ●

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2020	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2020	-13 122	12 794
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse	-13 122	12 794
Avdrag	7 763	
Avskrivninger		-7 677
Tilganger og avganger		
Sum utgående balanse per 31. desember 2020	-5 359	5 117

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 0,2 MNOK for 2020.

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2019	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2019	-8 246	8 246
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse	-8 246	8 246
Avdrag	6 943	
Avskrivninger		-7 271
Tilganger og avganger	-11 819	11 819
Sum utgående balanse per 31. desember 2019	-13 122	12 794

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 0,2 MNOK for 2019.

For effekter på eiendelene i balanse og resultatregnskap, se note 9 varige driftsmidler

Gjeld innarbeidet i balansen	2020	2019
Kortsiktig gjeld	5 359	7 763
Langsiktige gjeld	0	5 359
Sum	5 359	13 122

Andre opplysninger	2020	2019
--------------------	------	------

Leieavtaler ikke innregnet		
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	6 699	1 524
Sum	6 699	1 524

Resultatregnskap		
Inntekter fra fremleie	0	0

Kontantstrøm		
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	18 169	9 006

Note 7 Skatt (tall i 1000 NOK)

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring	01.01.	Res ført i perioden	Ført mot utvidet resultat	31.12.
<b>2019</b>				
Fordel (+) / Forpliktelse (-)				
Driftsmidler	345 897	-47 403		298 494
Pensjonsforpliktelse	-309 777	41 432	58 213	-210 132
Verdiendring finansielle instrumenter	43 496	-30 981		12 515
Øvrige forskjeller	-2 650	172		-2 478
Sum positive midlertidige forskjeller	389 393			311 009
Sum negative midlertidige forskjeller	-312 427			-212 610
Netto midlertidige forskjeller	76 966			98 399
Netto utsatt fordel/forpliktelse 22%	16 933			21 648
<b>2020</b>				
Fordel (+) / Forpliktelse (-)				
Driftsmidler	298 494	-27 469		271 024
Pensjonsforpliktelse	-210 132		-77 453	-287 585
Verdiendring finansielle omløpsmidler	12 515		-12 515	
Øvrige forskjeller	-2 478	-240		-2 718
Sum positive midlertidige forskjeller	311 009			271 024
Sum negative midlertidige forskjeller	-212 610			-290 302
Netto midlertidige forskjeller	98 399			-19 278
Netto utsatt fordel/forpliktelse 22%	21 648			4 241
<b>Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt</b>				
			2020	2019
Resultat før skattekostnad			-109 518	501 866
Permanente forskjeller			-3 607	743
Grunnlag for årets skattekostnad			-113 125	502 609
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel			117 677	-21 434
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet			4 552	481 175
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)			4 552	481 175
<b>Fordeling av skattekostnaden</b>				
Betalbar skatt ( 22% av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)			1 001	105 858
For lite avsatt forrige år				715
Sum betalbar skatt			1 001	106 573
Endring i utsatt skatt/skattefordel			-25 889	4 033
Skattekostnad ( 22% av grunnlag for årets skattekostnad)			-24 888	110 606
Herav ført i ordinært resultat			-12 846	97 799
Herav ført i utvidet resultat resultat			-12 042	12 807

Note 7 fortsetter Skatt (tall i 1000 NOK)

Avstemming av årets skattekostnad		
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	-109 518	501 866
Beregnet skatt 22%	-24 094	110 410
Skattekostnad i resultatregnskapet	-24 887	-110 606
Differanse	-793	-196

Differansen består av følgende:		
22% av permanente forskjeller	-793	163
Andre forskjeller		33
Sum forklart differanse	-793	196

Betalbar skatt i balansen		
Betalbar skatt i skattekostnaden	1 001	105 858
Skattevirkning av refusjon SkatteFUNN	-2 400	
Betalbar skatt i balansen	-1 398	105 858

Fordring på Skatteetaten, ført på regnskapslinjen "Kundefordringer og andre fordringer"

Note 8 Immaterielle eiendeler (tall i 1000 NOK)

2020	Software	Fortrinnsrett Tilbringertjeneste	Sum
Balanse 1. januar 2020			
Akkumulert anskaffelseskost	31 813	412 404	444 217
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-19 507	-287 241	-306 748
Balanseført verdi per 01.01	12 306	125 163	137 469
Regnskapsåret 2020			
Inngående balanse	12 306	125 163	137 469
Tilgang	1 505		1 505
Avgang			0
Akkumulerte avskrivninger avganger			0
Årets avskrivninger	-6 620	-15 484	-22 104
Balanseført verdi per 31.12	7 191	109 679	116 870
Balanse 31. desember 2020			
Akkumulert anskaffelseskost	33 319	412 404	445 723
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-26 128	-302 725	-328 853
Balanseført verdi per 31.12	7 191	109 679	116 870
Økonomisk levetid	3-5 år	15 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

Note 8 fortsetter Immaterielle eiendeler (tall i 1000 NOK)

2019	Software	Fortrinnsrett Tilbringertjeneste	Sum
<b>Balanse 1. januar 2019</b>			
Akkumulert anskaffelseskost	55 682	412 404	468 086
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-28 284	-271 757	-300 041
Balanseført verdi per 01.01	27 398	140 647	168 045
<b>Regnskapsåret 2019</b>			
Inngående balanse	27 398	140 647	168 045
Tilgang	1 212		1 212
Avgang			0
Akkumulerte avskrivninger avganger			0
Årets avskrivninger	-16 304	-15 484	-31 788
Balanseført verdi per 31.12.	12 306	125 163	137 469
<b>Balanse 31. desember 2019</b>			
Akkumulert anskaffelseskost	31 813	412 404	444 217
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-19 507	-287 241	-306 748
Balanseført verdi per 31.12	12 306	125 163	137 469
Økonomisk levetid	3-5 år	15 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

Note 9 Varige driftsmidler (tall i 1000 NOK)

2020	IT, maskiner, innredning	Togmaterie <sup>ll</sup> *	Påkostning leide lokaler m.m	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
<b>Balanse 1. januar 2020</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	202 913	1 720 334	17 827	20 065	1 961 139
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-165 331	-1 304 372	-14 623	-7 271	-1 491 597
Balanseført verdi per 01.01	37 582	415 962	3 204	12 794	469 542
<b>Regnskapsåret 2020</b>					
Inngående balanse	37 582	415 962	3 204	12 794	469 542
Tilgang	399	21 171			21 570
Avgang					0
Akkumulerte avskrivninger avganger					0
Årets avskrivninger	-12 594	-63 341	-1 787	-7 677	-85 399
Balanseført verdi per 31.12	25 387	373 792	1 417	5 117	405 713
<b>Balanse 31. desember 2020</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	199 581	1 750 012	17 827	12 794	1 980 214
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-174 194	-1 376 220	-16 410	-7 676	-1 574 500
Holdt for salg*		-22 928			-22 928
Balanseført verdi per 31.12	25 387	350 864	1 417	5 118	382 786
Økonomisk levetid	3-5 år	3-30 år	3-10 år	1,5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

\*Signert avtale med Norske Tog 31.12.20 om salg av ett togsett type 71 i første kvartal 2021. Se også note 10.

2019	IT, maskiner, innredning	Togmaterie <sup>ll</sup> *	Påkostning leide lokaler m.m	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
<b>Balanse 1. januar 2019</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	175 882	1 697 014	17 827	8 246	1 898 969
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-120 199	-1 239 762	-12 297	0	-1 372 258
Balanseført verdi per 01.01	55 683	457 252	5 530	8 246	526 711
<b>Regnskapsåret 2019</b>					
Inngående balanse	55 683	457 252	5 530	8 246	526 711
Tilgang	1 949	19 466		11 819	33 234
Avgang	-886				-886
Akkumulerte avskrivninger avganger				-7 271	-7 271
Årets avskrivninger	-19 164	-60 756	-2 326		-82 246
Balanseført verdi 31.12	37 582	415 962	3 204	12 794	469 542
<b>Balanse 31. desember 2019</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	202 913	1 720 334	17 827	20 065	1 961 139
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-165 331	-1 304 372	-14 623	-7 271	-1 491 597
Balanseført verdi 31.12	37 582	415 962	3 204	12 794	469 542
Økonomisk levetid	3-5 år	3-30 år	3-10 år	1,5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

#### Note 10 Investeringsprosjekter under utførelse (tall i 1000 NOK)

	2020	2019
Anskaffelseskost 01.01	684 955	544 599
Anlegg under utførelse	104 653	162 986
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-23 076	-22 630
Holdt for salg	-395	0
Anskaffelseskost 31.12	766 137	684 955
Aktiverte byggelånsrenter	736	1 009

#### Sammenstilling mot kontantstrømsanalyse for 2020

Ved forskuddsbetaling nye flytog reklassifiseres tilhørende verdiendring fra kontantstrømsikringsreserve til investeringsprosjekter under utførelse, slik at betaling reflekterer sikringskurs.

I kontantstrømsanalysen fremkommer utbetalinger for kjøp av varige driftsmidler som følger:

Anlegg under utførelse	104 653
Realiserte effekter sikringsinstrumenter som vedrører fremtidige sikrede betalinger (se spesifikasjon note 18)	-35 894
Utbetalinger varige driftsmidler i kontantstrøm	68 759

#### Note 11 Beholdning forbruksmateriell (tall i 1000 NOK)

	2020	2019	01.01.2019
Komponenter	25 079	24 914	24 140
Sum beholdning komponenter	25 079	24 914	24 140

#### Note 12 Bankinnskudd (tall i 1000 NOK)

	2020	2019	01.01.2019
Bankinnskudd, kontanter o.l	322 610	295 126	120 473

Herav bundne skattetreksmidler 10,2 MNOK per 31.12.2020

### Note 13 Kundefordringer og andre fordringer (tall i 1000 NOK)

	2020	2019	01.01.2019
Kundefordringer	1 457	3 218	6 205
Avsetning for tap	-350	-350	-350
Kundefordringer netto	1 107	2 868	5 855
Forskuddsbetalinger	8 424		
Andre fordringer	20 033	6	
Sum kundefordringer og andre fordringer	29 564	2 874	5 855

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt	2020	2019
Forfalte fordringer på balansedagen	1 433	1 046
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	1 133	763
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	18	67
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	282	216

Fordringer forfalt med mer enn 2 mnd gjelder hovedsakelig utstedt gebyr til kunder for manglende togbillett. Avsetning for tap reflekterer dette.

### Note 14 Nærstående parter

#### Eier

Som 100 % eier av Flytoget er Nærings- og fiskeridepartementet nærstående part.

parten av Flytoget. Det vises til note 2 for informasjon om godtgjørelse til styret og ledende ansatte.

Noen av styremedlemmene hadde lederposisjoner i andre foretak, men selskapet vurderer at det ikke har vært transaksjoner hvor disse vervene har påvirket selskapets beslutninger. ●

#### Styret og ledende ansatte:

Personer som inngår i selskapets ledelse eller styre er også nærstående

### Note 15 Aksjekapital og overkurs

Aksjekapital er på kr 400 000 000 kroner fordelt på 400 000 aksjer pålydende 1000 kroner.

Alle aksjene eies av staten v/Nærings- og fiskeridepartementet. Overkursfond utgjør kr 292 467 989. ●

### Note 16 Annen kortsiktig gjeld (tall i 1000 NOK)

	2020	2019	01.01.2019
Ferielønn	21 275	23 548	23 126
Påløpte kostnader*	30 438	38 294	33 673
Sum	51 713	61 842	56 799

\* Påløpte kostnader gjelder avsetning for ikke mottatte fakturaer ved årsslutt.



Note 17 Finansielle instrumenter etter kategori (tall i 1000 NOK)

31. desember 2020	Derivater til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet til sikring	Andre finansielle eiendeler til amortisert kost	Andre finansielle forpliktelser til amortisert kost	Klassifisering virkelig verdi		
					Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
<b>Eiendeler - kortsiktig</b>							
Bankinnskudd			322 610				
Kundefordringer og andre fordringer			29 564				
<b>Eiendeler - langsiktig</b>							
Andre finansielle eiendeler			25 567				
Sum			377 741				
<b>Forpliktelser - kortsiktig</b>							
Leverandørgjeld				36 887			
Annen kortsiktig gjeld				51 713			
Valutaterminkontrakter		6 104				6 104	
<b>Forpliktelser - langsiktig</b>							
Lån				270 000			
Total		6 104	-	358 600		6 104	

31. desember 2019	Derivater til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet til sikring	Andre finansielle eiendeler til amortisert kost	Andre finansielle forpliktelser til amortisert kost	Klassifisering virkelig verdi		
					Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
<b>Eiendeler - kortsiktig</b>							
Bankinnskudd			295 126				
Kundefordringer og andre fordringer			2 874				
<b>Eiendeler - langsiktig</b>							
Andre finansielle eiendeler			40 956				
Sum			338 956				
<b>Forpliktelser - kortsiktig</b>							
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld				60 993			
Annen kortsiktig gjeld				61 842			
Valutaterminkontrakter		4 256				4 256	
<b>Forpliktelser - langsiktig</b>							
Andre avsetninger og forpliktelser							
Sum		4 256		122 835		4 256	

Note 17 fortsetter Finansielle instrumenter etter kategori (tall i 1000 NOK)

1. Januar 2019	Derivater til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet til sikring	Andre finansielle eiendeler til amortisert kost	Andre finansielle forpliktelser til amortisert kost	Klassifisering virkelig verdi		
					Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
<b>Eiendeler - kortsiktig</b>							
Bankinnskudd			120 473				
Kundefordringer og andre fordringer			5 854				
Valutaterminkontrakter	43 496					43 496	
<b>Eiendeler - langsiktig</b>							
Andre finansielle eiendeler			10				
Sum	43 496		126 337			43 496	
<b>Forpliktelser - kortsiktig</b>							
Leverandørgjeld				61 956			
Annen kortsiktig gjeld				56 799			
<b>Forpliktelser - langsiktig</b>							
Sum				118 755			

Eiendel og gjeldsposter vurdert til amortisert kost er ikke vurdert å avvike vesentlig fra virkelig verdi  
Fastsettelse av virkelig verdi for valutaterminkontrakter er basert på observerbare markedsdata (nivå 2).

**Covenantskrav**

Flytoget har per 31.12.20 to revolverende trekkfasiliteter. En i Handelsbanken med ramme på 550 MNOK og en i Nordea med ramme på 170 MNOK.

De to avtalene har i utgangspunktet de samme 2 coventantskravene:

1. Ratioen Netto Gjeld / EBITDA skal ikke utgjøre mer enn 4:1
2. Ratioen Total Egenkapital / Totale Eiendeler skal ikke utgjøre mindre enn 0,25

Grunnet den ekstraordnære situasjonen skapt av COVID-19 pandemien, har begge banker gitt en midlertidig lemping på krav nr.1. Flytoget skal i denne perioden levere kvartalsvise likviditetsprognoser som dokumenterer at fri likviditet til en hver tid er større enn 50 MNOK.

### Prinsippbeskrivelse

Valutasikringsinstrumenter i form av valutaterminkontrakter er inngått for å valutasikre innkjøp av nye flytog. I tillegg benyttes selskaps eurokonto som sikringsinstrument. Sikringsbokføring er lagt til grunn fra og med 1.1.2020 med behandling som kontantstrømsikring i regnskapet. Valutaterminkontraktene er innregnet til virkelig verdi.

Derivater balanseføres som finansielle eiendeler når virkelig verdi er positiv og som finansielle forpliktelser når virkelig verdi er negativ.

Den delen av verdiendringen i sikringsinstrumentet som vurderes å være en effektiv sikring, innregnes i andre inntekter og kostnader og inngår i kontantstrømsikringsreserven.

Ved betaling reklassifiseres tilhørende verdiendring fra kontantstrømsikringsreserve til varige driftsmidler (med klassifisering som anlegg under utførelse frem til levering). Ved reduksjon i fremtidig sikrede betalinger reduseres tilhørende andel av sikringsreserve med klassifisering over ordinært resultat. ●

2020	Saldo	1-6 mnd	Forfall 6-12 mnd	Over 1 år
------	-------	---------	---------------------	-----------

#### 1) Spesifikasjon sikringsinstrumenter

Per 31. desember har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

Valutaterminer				
Eiendel				
Forpliktelser	6 104	6 104		
Bankinnskudd Eurokonto				
Sum eiendeler	252 390			
Sum forpliktelser	6 104			

Per 1. januar har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

2019	Saldo	1-6 mnd	Forfall 6-12 mnd	Over 1 år
Valutaterminer				
Eiendel				
Forpliktelser	4 256	4 256		
Bankinnskudd Eurokonto				
Sum eiendeler	91 241			
Sum forpliktelser	4 256			

## Note 18 fortsetter Sikringsbokføring (tall i 1000 NOK)

2) Spesifikasjon sikringsreserve	
Saldo 1. januar 2020	0
Endring virkelig verdi (inkl utvidet resultat)	25 808
Reklassifisert til anlegg under utførelse ved betaling	
Reklassifisert i ordinært resultat	
Utsatt skatt	-5 200
Saldo 31. desember 2020	20 608

3) Sammenstilling mot kontantstrømsanalyse for 2020	
Realiserte effekter ved rullering sikringsinstrument	-46 995
Herav reklassifisert ordinært resultat ved opphør sikring	1 891
Herav vedrører foretatte betalinger i perioden	9 210
Realiserte effekter som vedrører fremtidige sikrede betalinger	-35 894

Agioeffekt som vedrører eurokonto er klassifisert som valutatap/gevinst på bankinnskudd i kontantstrømsanalysen.

## Note 19 Finansiell risikostyring (tall i 1000 NOK)

Styret fastsetter retningslinjer for selskapets finansstrategi hvor overordnet mål for finansfunksjonen er å støtte opp om selskapets langsiktige forretningsplan, sikre finansiell handlefrihet og likviditet for løpende drift i tillegg til å gi handlingsrom for å realisere selskapets strategiske planer og sikre utbytteutbetaling til eier iht. eiers forventning.

Styret vedtar videre prinsipper for risikostyringen og angir retningslinjer for spesifikke risikoområder hvor tilnærmingen er at den totale risikoen for kapitalforvaltningen skal være lav.

### Markedsrisiko (valutarisiko og renterisiko)

Selskapet foretar innkjøp fra utlandet både knyttet til reservedeler til tog og IT-tjenester og er dermed eksponert for valutarisiko.

Selskapet minimerer risiko ved større investeringer fra utenlandske leverandører ved å inngå kontrakt i norske kroner eller at det sikres på annen måte. Det vises til note 18.

Det er knyttet referanserenter til selskapets låneavtaler og selskapet vil således være eksponert mot svingninger i NIBOR.

### Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikke skal klare å innfri sine økonomiske forpliktelser ved forfall, eller ikke være i stand til å dekke sitt likviditetsbehov fram i tid. Gjennom god likviditetsstyring skal selskapet til enhver tid ha oversikt over lånebehov og plasseringsmuligheter. Likviditetsprognoser utarbeides løpende med kort og lang tidshorisont.

Flytoget har definert at en likviditetsreserve på 75 MNOK skal være tilgjengelig til enhver tid. Beløpet kan i kortere perioder være lavere og forutsetter at styret informeres.

Likviditeten består av bankinnskudd, kassekreditt på 25 MNOK og langsiktige trekkfasiliteter.

Selskapets langsiktige trekkfasiliteter med ramme 720 MNOK var per 31. desember 2020 trukket opp med 270 MNOK. Fasilitetene forfaller med 550 MNOK i februar 2025 og 270 MNOK i oktober 2025. ●

Note 19 fortsetter Finansiell risikostyring (tall i 1000 NOK)

Låneopptrekk	31.12.2019	25.11.2020	17.12.2020	31.12.2020
Handelsbanken	0	100 000		100 000
Nordea	0		170 000	170 000
Samlet				270 000

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31. desember 2020:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år	2 - 5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	103 543	-	-	-
Lån inkl. renteforpliktelse			277 300	
Nye tog	327 882		165 432	
Leieforpliktelser IFRS 16	5 359			

Flytoget vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2020	2019	01.01.2019
Bankinnskudd	322 610	295 126	120 473
Finansielle plasseringer			
Finansielle derivater			
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	29 564	2 874	5 854
Sum	352 174	298 000	126 327

**Kredittrisiko**

Selskapet er i liten grad utsatt for kredittrisiko knyttet til kunder da billettinntekter hovedsakelig er kontantsalg.

Det knytter seg noe kredittrisiko til innkreving av gebyr utstedt til kunder for manglende billett.

Avsetning for tap av fordring reflekterer dette.

**Sensitivitetsrisiko**

Flytoget er i tilknytning til likviditetsrisikoen også eksponert mot

endringer i Nibor 3M som ligger til grunn for lånerenter, samt endringer i EUR / NOK i tilknytning til de siste betalingene for nye tog.

Selskapet vurderer oppsiden i en lavere Nibor 3M kurs som lav, da det er lagt en kurs på 0,35 % pro anno til grunn ovenfor. I tabellen nedenfor er det derfor kun simulert inn en reduksjon på 0,1 p.p. En økning i Nibor 3M ansees som mer sannsynlig og med et større utfallsrom, og det er således simulert inn en endring på 0,5 p.p. ●

	Innregnet kostnad	Lavt case	Høyt case
Renteforpliktelse lån	7 300	6 750	10 750

For siste betalinger til nye flytog er det lagt til grunn en eurokurs på 10,5. Selskapet anser det som sannsynlig at denne kursen kan utvikle seg i begge retninger. I tabellen under fremkommer utfallet av dette gjennom en endring av kursen på +/- 1 NOK, til henholdsvis 11,5 og 9,5. Kursen for betalinger i 2021 er sikret gjennom valutaterminer.

	Innregnet kostnad	Lavt case	Høyt case
Forpliktelse nye tog	165 432	149 685	181 179

## Note 20 Covid 19/ nedskrivninger

---

Reiserestriksjoner og fall i reisende med flytoget til og fra Oslo lufthavn som følge av Covid 19 er vurdert å være indikator på nedskrivningsbehov. I forbindelse med avslutning av regnskapet pr. 30.11 2020 er det derfor foretatt en nedskrivningstest.

### Usikkerhet som følge av Covid-19

Covid 19 og påfølgende reiserestriksjoner har medført betydelig usikkerhet for estimering av fremtidige kontantstrømmer mht.

- Hvor lenge vil restriksjoner som følge av Covid 19 vare
- Hvordan blir den økonomiske kurven etter at Covid 19 er under kontroll
- Vil kundene endre adferd på lengre sikt
- Hva kan forventes av støtteordninger fra myndighetene

For å hensynta stor usikkerhet knyttet til konsekvensene av covid 19 best mulig, er det som grunnlag for bruksverdi, utarbeidet fire ulike scenarier som er vektet ut ifra en estimert sannsynlighet.

- Ett hovedscenario basert på erfaringer fra tidligere kriser, så vel som Avinor sine prognoser. Dette er så fremskrevet til konsesjonens utløp i 2028.
- To scenarier som har til hensikt å ta høyde for usikkerheten som tilskrives Covid-19 og langtidseffektene tilknyttet denne. Disse to scenariene tar utgangspunkt i hovedscenarioet, men er justert med økte/reduerte billettinntekter på 10 % per år frem til 2028.
- Ett scenario som tar utgangspunkt i hovedscenarioet, men fremskriver det til 2035.

Kontantstrøm er simulert gjennom en framskrivning av EBITDA som tilnærming.

Scenariene er vektet ut ifra følgende sannsynlighetsvurdering:

	Sannsynlighet
Hovedscenario	60 %
Positivt scenario	15 %
Negativt scenario	15 %
Prolongert scenario	10 %

En vektet kapitalkostnadsmodell (WACC) er benyttet der avkastningskrav og rentekostnad for finansiering er lagt til grunn for neddiskonteringsrenten, som har resultert i 5,7 % pro anno.

### Oppsummering nedskrivningstest

Utregningene basert på ovenfornevnte forutsetninger, viser at Flytoget har en høyere verdi av neddiskontert restverdi i sum for nye tog og kontantstrøm, enn hva som ligger bokført som anleggsmidler i alle scenarier bortsett fra scenariet med 10 % reduserte billettinntekter.

Den lave sannsynligheten som tilskrives dette scenariet, tilsier likevel at det vektete utfallet viser en positiv neddiskontert verdi sammenliknet med bokført anleggsverdi. ●

## Note 21 Hendelser etter balansedagen

---

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

Gitt utviklingen i Covid-19 pandemien i starten av 2021 forventes det at tilbakevending vil ta noe tid og at markedet etappevis vil vende

tilbake når befolkning er vaksinert og reiserestriksjoner kan oppheves.

Det er positive signaler om kjøp av personatransport (offentlig kjøp) for første tertial 2021. ●

#### Rammeverk for regnskapsavleggelse

Flytoget har valgt å gå over til International Financial Reporting Standards (IFRS) fra 1.januar 2020.

Fra 1.januar 2019 har selskapet utarbeidet regnskapet i samsvar med IFRS og fortolkninger fra IFRS fortolkningskomite (IFRIC) som fastsatt av EU. Dette er det første regnskapet som er utarbeidet i samsvar med IFRS. Regnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle derivater som er vurdert til virkelig verdi. Nedenfor følger oversikt over prinsippendringer ved overgang til IFRS, sammenlignet med selskapets tidligere regnskapsprinsipper, og effekten av disse.

#### Beskrivelse av endringer ved overgang til IFRS

Overgang til IFRS har skjedd i tråd med IFRS 1 som regulerer førstegangsanvendelse av IFRS. Åpningsbalansen er utarbeidet i henhold til gjeldende standarder med tilbakevirkende kraft, dvs som om IFRS alltid har vært anvendt.

#### Kontantstrømsikring

Valutasikringsinstrumenter i form av valutaterminkontrakter er inngått for å valutasikre innkjøp nye flytog.

I tillegg benyttes selskapets eurokonto som sikringsinstrument.

Flytoget har etter GRS anvendt sikringsbokføring for valutasikring knyttet til anskaffelse av nye flytog. Ved overgang til IFRS er sikringsbokføring lagt til grunn først fra 1.1.2020. Dette medfører at effekt av sikringsbokføring som er ført mot investering under utførelse før dette tidspunkt, reverseres med føring mot annen egenkapital. For perioden før 1.1.2020 vil spotkurs ved betaling istedenfor sikringskurs bli reflektert i anskaffelseskost for nye flytog. For perioden etter 1.1.2020 vil kursen 1.1.2020 bli reflektert i anskaffelseskost. Valutaterminkontraktene innregnes til virkelig verdi. For 2019 er verdiendringer innregnet i ordinært resultat da sikringsbokføring ikke er lagt til grunn.

#### Implementeringseffekt

Implementeringseffekt ved overgang til IFRS har gitt økt egenkapital 1.1.2019 og 31.12.2019 på henholdsvis 174 og 208 millioner kroner herav utgjør avsetning til utbytte henholdsvis 163 og 200. Øvrige implementeringseffekter har gitt økt egenkapital 1.1.2019 og 31.12.2019 på henholdsvis 11 og 8 millioner kroner. Omarbeidet resultat for 2019 har gitt redusert resultat etter skatt på 3 millioner kroner som tilsvarende endret implementeringseffekter (eksklusiv reversering avsatt utbytte) 1.1. og 31.12.2019.

Nedenfor følger nærmere spesifisering og beskrivelse av de ulike endringer samt omarbeidet resultat for 2019 og omarbeidet balanse 31.12.2019. ●

Egenkapital	Noter	31.12.2019	01.01.2019
Egenkapital GRS		915 368	720 883
Endret avskrivningsplan varige driftmidler	a	-53 634	-60 029
Innregning bruksrettighet lokaler IFRS 16	b	12 795	8 246
Reversering sikringseffekt ført mot investering under utførelse	c	61 197	24 313
Balanseføring lånekostnader investering under utførelse	d	7 524	6 513
Balanseføring terminkontrakter til virkelig verdi	e	-4 256	43 496
Innregning leieforpliktelse lokaler IFRS 16	b	-13 122	-8 246
Utsatt skatt	f	-2 311	-3 144
Endringer med effekt for omarbeidet resultat 2019		8 192	11 149
Reversering avsatt utbytte	g	199 731	162 677
Total implementeringseffekt IFRS		207 923	173 826
Egenkapital IFRS		1 123 291	894 709

Resultat 2019	Noter	GRS	IFRS justeringer	IFRS
Driftsinntekter		1 001 832	-	1 001 832
Driftskostnader	i,a,b	559 291	-11 962	547 328
Driftsresultat (EBIT)		442 542	11 962	454 504
Netto finansposter	b,c,d,e	4 901	-15 752	-10 851
Resultat før skatt		447 443	-3 790	443 653
Resultat etter skatt	f	348 810	-2 956	345 854
Utvidet resultat	h	-	45 406	45 406
Totalresultat		348 810	42 450	391 259

Balanse 31.12.2019	Noter	GRS	IFRS justeringer	IFRS
Sum anleggsmidler	a,b,c,d	1 305 050	27 882	1 332 932
Sum omløpsmidler		322 913	-	322 913
Sum eiendeler		1 627 963	27 882	1 655 845
Sum egenkapital		915 368	207 923	1 123 291
Sum gjeld	b,e,f,g	712 596	-180 042	532 554
Sum egenkapital og gjeld		1 627 963	27 882	1 655 845

a) Endret avskrivningsplan togmateriale

IFRS stiller strengere krav til at hver del av et varig driftsmiddel som er betydelig i forhold til enhetens totale anskaffelseskost skal dekomponeres og avskrives separat i forhold til hva som er praktisert under GRS . Dette har medført endret avskrivningsplan ved at interiøret dekomponeres og avskrives over 15 år. Denne endringen har medført redusert balanseført verdi ved overgang til IFRS og reduisering av årlige avskrivninger fremover.

b) Innregning leieavtale IFRS 16

Overgang til IFRS har kun medført innregning av en avtale for leie av lokaler iht. IFRS 16 ved at nåverdien av fremtidige leiekostnader med tilhørende bruksrettighet balanseføres. Dette har medført redusert leiekostnad som motsvares av avskrivning bruksrettighet og rentekostnad leieforpliktelser. Selskapet har vurdert å benytte unntaket for leie av eiendeler med lav verdi og leieavtaler med varighet inntil et år.

c) Reversering effekt av valutasikring GRS

Det er inngått avtale for kjøp av nye flytog i Euro. Etter GRS er regnskapsmessig sikring av valuta lagt til grunn. Ved overgang til IFRS vil regnskapsmessig sikring først bli lagt til grunn fra 1.1.2020. Effekt av regnskapsmessig sikring som etter GRS er ført til fradrag i investering nye flytog (under arbeid) reverseres med føring mot egenkapital. Dette medfører økt balanseførtverdi investering nye flytog under utførelse.

d) Balanseføring lånekostnader investering nye flytog

Ved anvedelse av GRS er lånekostnader som er direkte henførbare til investering i nye flytog kostnadsført løpende. Ved overgang til IFRS skal direkte henførbare lånekostnader balanseføres. Dette har medført økt balanseført verdi investering i nye flytog ved overgang til IFRS. Det er valgt å implementere endringen med tilbakevirkende kraft.

e) Balanseføring terminkontrakter til virkelig verdi

Terminkontrakter som benyttes til valutasikring er ikke balanseført etter GRS. Ved overgang til IFRS skal finansielle derivater, uavhengig om sikringsbokføring anvendes eller ikke, balanseføres til virkelig verdi. Verdiendring for 2019 er ført over ordinært resultat i sammenligningstallene da sikringsbokføring etter IFRS ikke blir lagt til grunn før 1.1.2020. Fra og med 1.1. 2020 blir verdiendringer ført over utvidet resultat.

f) Reversering av avsatt utbytte ved årsslutt

Etter GRS blir forslag til utdeling av utbytte avsatt i tilhørende regnskapsår. Ved overgang til IFRS må avsatt utbytte ved årskiftet reverseres. Avsetning foretas først når utdeling av utbyttet er formelt besluttet. ●



g) Endring utsatt skatt

Med unntak av reversering avsatt utbytte har de øvrige endringene som beskrevet over, medført endring i midlertidige forskjeller som grunnlag for beregning utsatt skatt.

h) Pensjon - reklassifisering netto finansposter og føring av estimatavvik over utvidet resultat

Etter GRS presenteres avkastning og rentekostnader for ytelsesordninger sammen med pensjonskostnad i driftresultatet. Ved overgang til IFRS presenteres dette som netto finanspost.

Estimatavvik føres direkte mot annen egenkapital etter GRS. Etter IFRS skal dette føres over utvidet resultat.

i) Reklassifisering programvare fra varige driftsmidler til immaterielle eiendeler

Etter GRS har programvare vært klassifisert som varige driftsmidler. Ved overgang til IFRS skal programvare klassifiseres som immateriell eiendel. Dette har medført reklassifisering av balanseført verdi programvare fra varige driftsmidler til immaterielle eiendeler. ●

---

Note 23 Lederlønnserklæring

---

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

Selskapets lederlønnspolitik

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

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

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

- Selskapet skal tiltrekke seg og beholde gode ledere. Lederlønninger skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende.
- Det skal utvises moderasjon i fastsettelsen og justeringer av lederlønninger.
- Total godtgjørelse skal normalt ligge rundt gjennomsnittet av ledere i tilsvarende virksomheter. Med jevne mellomrom gjøres det benchmark mot øvrige selskaper i Norge. Dette er senest gjennomført høsten 2020, både ift. markedet generelt i Norge og ift. jernbanebransjen spesielt.
- Lederlønninger skal bidra til verdiskapning i selskapet.

Kompensasjonsutvalg

Flytoget har et særskilt kompensasjonsutvalg hvis mandat er:

- å drøfte og fremme forslag til styret om retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte, samt å forberede styrets erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til kravene i tidligere allmennaksjeloven § 6-16a.
- å forberede saker til styret som gjelder ansettelsesforhold, avlønning og eventuelt sluttvederlag til administrerende direktør.
- å godkjenne innstilling fra administrerende direktør i saker som gjelder ansettelsesforhold, avlønning og eventuelt sluttvederlag til ledende ansatte. Administrerende direktør skal alltid drøfte behandling av selskapsledelsens individuelle betingelser med kompensasjonsutvalget.
- å drøfte med administrerende direktør, før dennes fremleggelse for styrets behandling, prinsipielle spørsmål knyttet til lønnsnivå, resultatlønsordning, pensjonssystem/-vilkår, ansettelsesavtaler og lignende samt øvrige forhold tilknyttet kompensasjon i selskapet som er av uvanlig art eller innebærer merrisiko.
- å vurdere bonusmodell og innslagspunkter for ledere og medarbeidere før dette fremlegges og godkjennes av styret.

Hovedprinsippene i selskapets lederlønnspolitik

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

## Fastlønn

Fastlønnen skal være hoveddelen av lederlønnen.

På grunn av de store konsekvensene covid-19 situasjonen har medført for selskapet i 2020, har ledergruppen frasagt seg lønnsjustering samt bonus for 2020.

Den årlige lønnsjusteringen pr. 1. april 2020 var 1,1 % for resten av selskapets ansatte.

## Årlige bonusavtaler

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

Selskapets bonusmodell skiller mellom en individuell ordning, som er begrenset kun til medlemmer av ledergruppen, og en kollektiv ordning for alle øvrige ansatte. Den individuelle ordningen ble for 2020 satt til 0 da ledergruppen frasa seg bonus i et krevende år for selskapet.

Bonusmålene i den kollektive ordningen var i 2020: Antall passasjerer (20 %), resultat før skatt (40 %) og kundetilfredshet (40 %) mens målene i ledergruppens bonusmodell bestod av overordnede finansielle mål for selskapet og individuelle mål som den enkelte avdelingsleder er ansvarlig for. Budsjett danner utgangspunkt for bonusmålene. Målene samt innslagspunktene for adm.dir. besluttet av styret årlig etter behandling i kompensasjonsutvalget.

Total oppnåelig bonus under den generelle ordningen utgjør 28.000 NOK. Kompensasjonsutvalget og styret i Flytoget har drøftet spørsmål om utbetaling av bonus i koronaåret 2020 og konkludert med at bonusordning opprettholdes for å sikre motiverte medarbeidere. Å gjøre endringer underveis i året i en innarbeidet ordning, er vurdert å gi for stor negativ effekt. For 2020 utbetales 40 % av oppnåelig bonus i den kollektive ordningen knyttet til oppnådd kundetilfredshet, mens det ikke er oppnådd bonus for antall passasjerer og økonomisk resultat. Ledergruppen har frasagt seg individuelle bonus og tar heller ikke del i den generelle ordningen for 2020.

Styret vedtok i desember 2020 å utvikle individuell bonusordning for Flytogets ledergruppe, herunder også for administrerende direktør, hvor en andel av variabel lønn konverteres til fastlønn. Endringen er gjennomført utfra vurdering av hvilken effekt for motivasjon og resultatdannelse ordningen oppfattes å ha, eksterne faktorer påvirkning på bonusoppnåelse, hvordan (større) bonusutbetalinger i gode år oppfattes internt og eksternt, samt ønsket om i en utfordrende tid å ha felles ordning gjennom hele selskapet som del av å skape fellesskap rundt målsettinger. Andelen er for det enkelte medlem av ledergruppen varierende ut fra gjennomført markedsvurdering og ut fra prinsippet om at lederlønnen skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende. For administrerende direktør utgjør konverteringen en økning på 15 % i fastlønn og for øvrige medlemmer av ledergruppen

utgjør konverteringen en økning i intervallet 10 – 19 %. Oppnåelig bonus som ble konvertert lå mellom 41 % og 74 %. Ledergruppens medlemmer tar del i selskapets kollektive bonusordning fra 2021. Denne endringen antas ikke å medføre totalt sett økt godtgjørelse til ledergruppen.

For 2021 vil bonusmålene i den kollektive ordningen omhandle: Antall passasjerer (20 %), resultat før skatt (40 %, men forutsetter positivt resultat) og kundetilfredshet (40 %). Innslagspunktene er i tråd med mål for selskapet hvor kundetilfredshetsmål er videreført fra tidligere år på 96 %. Antall passasjerer og resultat etter skatt baseres på budsjett for 2021. Totalt oppnåelig bonusbeløp for 2021 videreføres fra 2020, dvs. 28.000 NOK ved full bonus.

## Andre godtgjørelser

Ytterligere variable elementer for ledende ansatte inkluderer ordning med fast kjøregodtgjørelse, aviser, mobiltelefon og eventuell dekning av utgifter til bredbåndskommunikasjon i samsvar med etablerte retningslinjer for ansatte. Selskapet har ingen firmabilavtaler.

## Forsikring

Ledende ansatte har samme personalforsikringer som øvrige ansatte.

## Pensjonsordninger

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

Selskapet gikk over til ny innskuddsbasert pensjonsordning 01.01.19. Det vises til note 3 i årsregnskapet.

## Oppsigelsestid

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

## Etterlønsordninger

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

## Tildeling av aksjer

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

## Lederlønnspolitikken ført i 2020

Lederlønnspolitikken, som har vært ført i 2020, er i henhold til «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 13. februar 2015. ●

## Erklæring fra styret og administrerende direktør

---

Styret og administrerende direktør bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av

Flytogets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

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

Styret i Flytoget AS

Oslo, 22. april 2021



Rolf Gunnar Roverud  
Styreleder



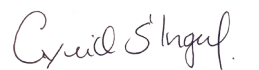
Marianne Ødegaard Ribe  
Nestleder



Aslak Sverdrup  
Styremedlem



Per Stene  
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø  
Styremedlem



Stein Bemer  
Styremedlem



Erik Melle  
Styremedlem



Heidi Lund Hansen  
Styremedlem



Philipp Engedal  
Administrerende direktør

Til generalforsamlingen i Flytoget AS

## *Uavhengig revisors beretning*

### *Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet*

---

#### *Konklusjon*

Vi har revidert Flytoget AS' årsregnskap som består av balanse per 31. desember 2020, resultatregnskap, egenkapitalutvikling og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2020, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

#### *Grunnlag for konklusjonen*

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

#### *Øvrig informasjon*

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

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

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

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

#### *Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet*

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

---

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



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

---

### *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*

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

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

<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

### *Uttalelse om andre lovmessige krav*

---

#### *Konklusjon om årsberetningen*

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

---

#### *Konklusjon om registrering og dokumentasjon*

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

Oslo, 22. april 2021

**PricewaterhouseCoopers AS**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marius Thorsrud', is written over a faint, light blue circular watermark or background.

Marius Thorsrud  
Statsautorisert revisor

# Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget

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

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

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

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

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

## Virksomhet

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

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

## Selskapskapital og utbytte

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

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

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

## Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

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

## Fri omsettelighet

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

## Generalforsamling

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

## Valgkomité

Styret velges av eier. Flytoget har ikke bedriftsforsamling. →

### Styret, sammensetning og uavhengighet

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

### Styrets arbeid

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

### Virksomhetsstyring

Styret behandler og godkjenner Flytogets forretningsplan og de overordnede føringene i virksomhetsstyringssystemet årlig. Virksomhetsstyringen er i varetatt av Flytoboka.

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

I tillegg skal Flytoboka gi en helhetlig beskrivelse av vedtatt virksomhetsstyring. Overordnede føringer for virksomhetsstyringen, etiske retningslinjer, prosedyre fullmakter og prosedyre virksomhetsstyring gir premisser for øvrige policyer og prosedyrer.

### Risikostyring

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

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

### Internkontroll

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

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

### Godtgjørelse til styret

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

### Godtgjørelse til ledende ansatte og styret

Styret fastsetter årlig administrerende direktørs betingelser. Selskapets policy for kompensasjon til ledende medarbeidere er i henhold til retningslinjer fra Nærings- og fiskeridepartementet. Selskapet har et kompensasjonsutvalg bestående av to eiervalgte styremedlemmer og ett ansattvalgt styremedlem. Administrerende direktør er sekretær i kompensasjonsutvalget. Det vises til note 2 «Personalkostnader og godtgjørelse til styret og ledende ansatte» og note 23 «Lederlønnsklæring».

### Informasjon og kommunikasjon

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

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

### Selskapsovertakelse

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

### Revisor

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

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

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og dette kommer frem av note 4 til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse. ●

## Kapittel 1 – Ansvarlig drift

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



## Ansvarlig drift

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

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

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

## Virksomhetsstyring

I Flytogets virksomhetsstyringssystem finnes prosedyre «Virksomhetsstyring i Flytoget», som danner grunnlaget for Flytogets eierstyring og ledelse, samt selskapets totale aktivitet. En rekke lover og forskrifter stiller krav til Flytoget uten å kreve sertifisering etter utvalgte ISO-kravstandarder. Hovedprinsippene for ledelse og virksomhetsstyring er beskrevet i «Virksomhetsstyring i Flytoget».

«Virksomhetsstyring i Flytoget» oppdateres og godkjennes årlig av styret i selskapet. Her er det nedfelt en rekke krav og forventninger fra styret til ledelsen av selskapet, deriblant ansvarlighet.

## Organisering og ansvar

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

Selskapet er organisert rundt tre sentrale pilarer (avdelinger):

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

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

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

## Globale og lokale utfordringer

Global oppvarming som følge av høye CO<sub>2</sub>-utslipp er en stor utfordring for verdenssamfunnet. Ved å tilby en attraktiv tilbringertjeneste for å få flere av dem som faktisk skal ut og reise med fly, til å velge kollektivtransport fremfor egen bil når de skal til flyplassen, bidrar Flytoget til lavere utslipp av CO<sub>2</sub>.

Det kan oppleves som et paradoks at Flytoget har som mål å frakte flest mulig til Oslo lufthavn for å fly, og samtidig er opptatt av miljø og bærekraft. Så lenge fly er avhengig av fossilt drivstoff, vil dette være en viktig kilde til CO<sub>2</sub>-utslipp. Det aller beste tiltaket for å redusere miljøbelastningen, er derfor å la være å reise, å reise mindre eller å velge mer miljøvennlige alternativer.

Samtidig er velfungerende transportløsninger en forutsetning for vekst, og i noen tilfeller er fly faktisk det mest miljøvennlige alternativet når man først må reise. Flytransport har, tross store utslipp, samfunnsmessige fordeler som lavt energiforbruk per setekilometer, og et ubetydelig krav til infrastruktur. Å fly er også effektivt, pålitelig og sikkert. I Norge har vi store geografiske avstander og krevende topografi, som ofte gjør at det er nødvendig med betydelige grep i naturen dersom det skal gjøres store investeringer i ny infrastruktur og etablering av reelle alternativer til fly over lengre strekninger.

En stor andel av Flytogets kunder har egen bil som alternativ til å reise kollektivt til flyplassen. Ved at Flytoget tilbyr et attraktivt tilbringer tilbud, bidrar vi til at flere velger tog fremfor privatbil. Dette gjør vi ved å tilby sikre, pålitelige, punktlige, raske og komfortable tog. Flere reisende i kollektivtrafikken fremfor privatbil gir effekter som mindre CO<sub>2</sub>-utslipp, mindre svevestøv og lavere utslipp av nitrogenoksider.

I Flytoget anerkjenner vi flytrafikkens store innvirkning på den globale oppvarmingen, og er opptatt av å bidra der vi kan for at den delen av reisen vi tilbyr, gjennomføres så miljøvennlig som mulig.

## Bærekraftig utvikling

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

I kjernen av Flytogets virksomhet ligger oppdraget om å tilby det beste transportalternativet til og fra Oslo lufthavn. Flytoget ønsker å fortsette å være en betydelig bidragsyter til en høyere kollektivandel gjennom å engasjere seg i utviklingen av fremtidens jernbane, og arbeide for klima- og miljøbevissthet, og felleskapets innsats for å legge til rette for god utnyttelse av samfunnets ressurser. →

Kommersiell og lønnsom togdrift er forutsetninger for en langsiktig målstyring mot høy kollektivandel for selskapets interessenter. Det bidrar til lønnsomhet for våre eiere, redusert påvirkning på miljø og klima, samt trygghet for våre medarbeidere.

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

#### Bærekraftsmål

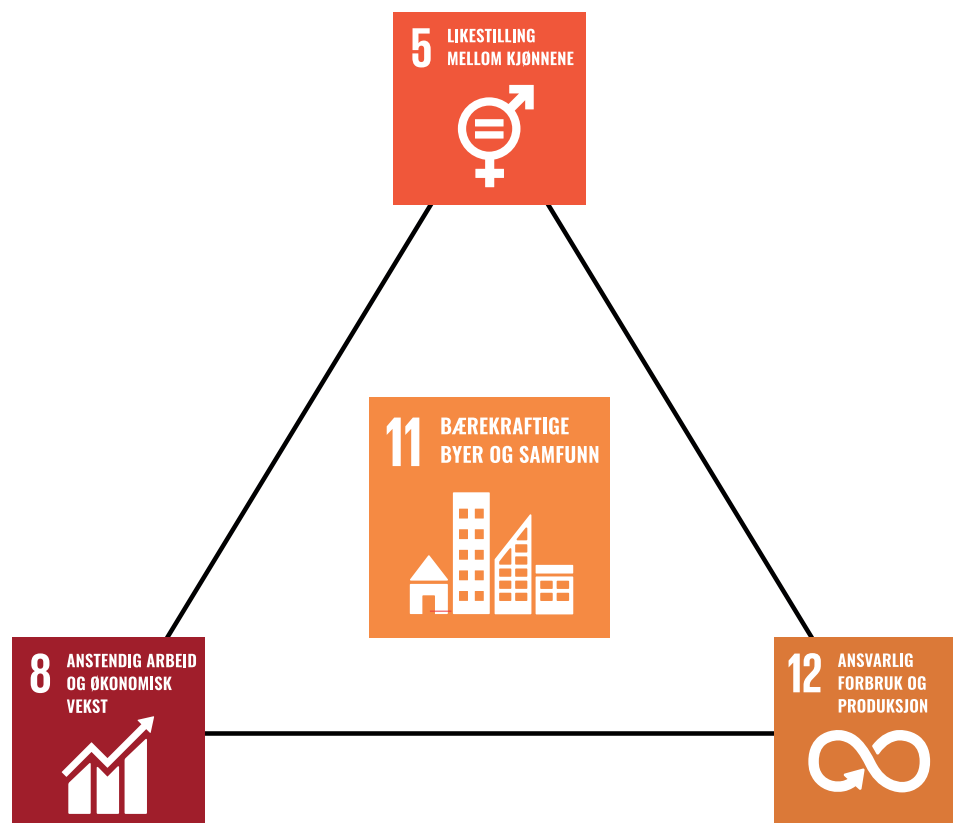
FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Flytoget er opptatt av å ha en så bærekraftig virksomhet som mulig, og har knyttet selskapets bærekraftsmål opp mot FNs bærekraftsmål. Vi har derfor valgt ut ett hovedmål blant FNs bærekraftsmål hvor Flytoget kan bidra til å påvirke utviklingen, og tre støttende mål som bidrar i Flytogets arbeid med å bli et enda mer bærekraftig selskap.

Flytoget ønsker å bidra til oppnåelse av FNs bærekraftsmål

Flytoget har sett hen til FNs bærekraftsmål ved utarbeidelsen av selskapets strategi. Det overordnede målet for Flytoget, bærekraftig strategi, er basert på FNs bærekraftsmål nummer 11, bærekraftige byer og samfunn. Den stadig økende urbaniseringen med tilhørende mobilitetsbehov er avhengig av trygge og miljøvennlige transportløsninger, hvor Flytoget er en del av løsningen.

Videre strekker Flytoget seg etter oppnåelse av mål 5, likestilling mellom kjønnene, mål 8, anstendig arbeid og økonomisk vekst, og mål 12, ansvarlig forbruk og produksjon. Flytoget jobber mot å bidra til positive samfunns effekter innenfor de nevnte områdene. I modellen nedenfor redegjøres det for Flytogets bidrag innenfor de ulike målene.

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



Figur 1. Flytoget har valgt ut fire av FNs bærekraftsmål som de mest relevante for vår drift.

Videre er Flytogets bærekraftsatsing konkretisert og ytterligere forklart. Deretter følger Flytogets interessent- og vesentlighetsanalyse som resulterer i fire hovedområder med utdypende redegjørelse for hva disse betyr for selskapet.

Flytoget har et bærekraftig oppdrag med et uttalt verdisett som gir føringer for visjon og retning, som er utgangspunktet for de strategiske målene som det jobbes mot. For Flytoget handler bærekraft om mer enn klima og miljø, noe som gjenspeiles i våre bærekraftsmål. Vi ønsker å være med og bidra på områder der vi kan gjøre en forskjell, og samtidig minimere vår påvirkning på de områdene vi bidrar negativt.

### Bærekraftige byer og samfunn

Urbaniseringen skaper muligheter og utfordringer. Fortettingen av Oslo og områdene rundt er allerede godt i gang, og det er ventet at denne vil være betydelig også i årene som kommer. Samtidig er Oslo en stor turistdestinasjon, med ambisjoner om ytterligere turisttilstrømming i årene som kommer.

Det betyr at det er flere som skal forflyttes inn og ut av sentrum, til og fra landets hovedflyplass. Valg av transportmetode og energikilde for disse vil være av stor betydning for lokal luftkvalitet og forurensing.

Flytoget jobber kontinuerlig for å sikre at de reisende blir fraktet på en sikker, punktlig og ressurseffektiv måte. På denne måten velger flere av de reisende tog fremfor bil, noe som bidrar til at denne første eller siste delen av reisen er så klimavennlig som mulig. Ved å benytte opprinnelsesgarantert strøm til togene, bidrar Flytoget til lavere utslipp i hovedstaden og områdene rundt.

Innovasjon er én av Flytogets kjerneverdier, som skal bidra til utvikling og vekst, men også bærekraftige løsninger som hjelper oss å oppfylle våre klima- og miljømål i fremtiden. I dette arbeidet etterstreber vi å ha universell utforming i alle kundens kontaktpunkter med Flytoget, både fysisk og digitalt: På toget, i appen, på nettsiden og i våre salgsområder på Oslo S og Oslo lufthavn.

Flytoget ønsker å være en kollektiv drivkraft og pådriver, og har gjennom flere år gitt innspill til jernbanereformen og utviklingen i norsk jernbane. Vi tror at tog og bærekraftige transportsystemer vil bli enda viktigere når befolkningstettheten øker og flere skal reise inn og ut av de store byene i Norge. Derfor gjør Flytoget forberedelser og tilpasninger for å være i en best mulig posisjon når nye muligheter åpner seg. Dette innebærer også deltakelse i anbud om fremtidige trafikkpakker, der målet er å sikre at enda flere får tilgang til et togtilbud av høy kvalitet i årene som kommer.

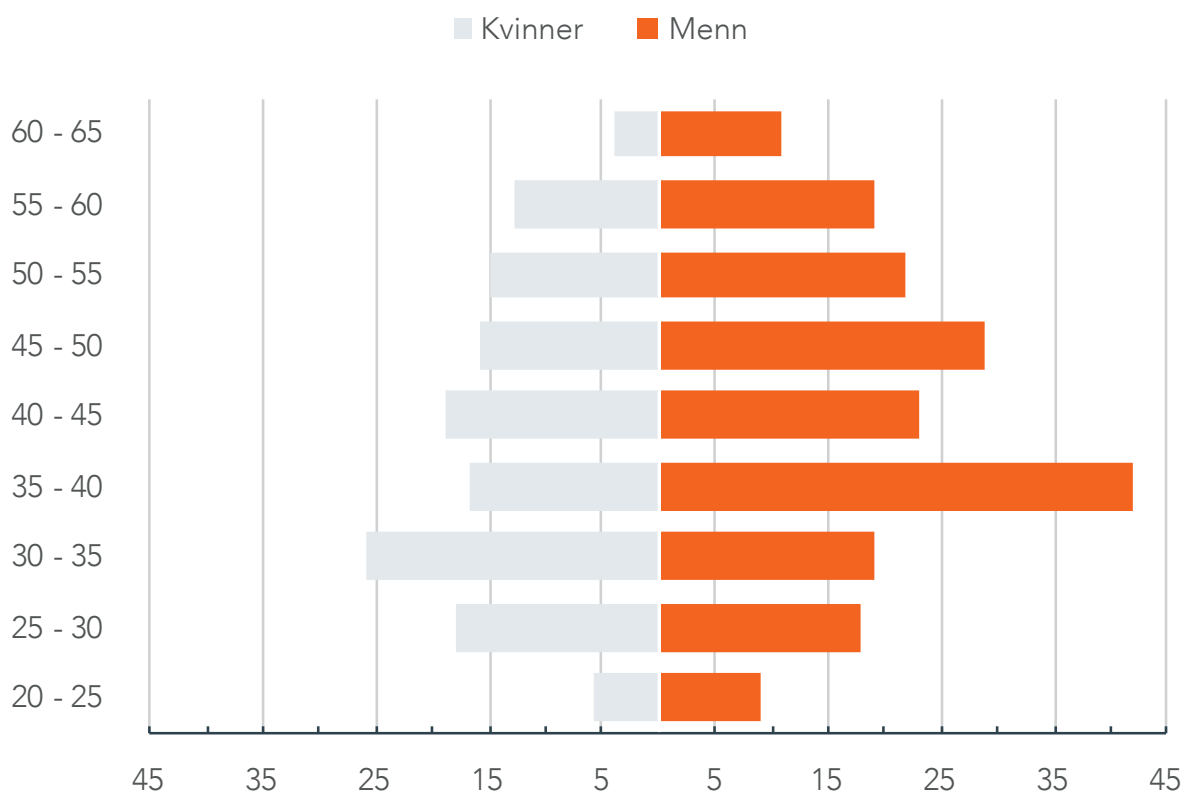
- Flytoget har bidratt til at andelen reisende som reiser kollektivt til og fra Oslo lufthavn, er på over 70 %. Det gjør at Oslo lufthavn er blant flyplassene i verden med høyest kollektivandel. Nå jobber vi for at kollektivandelen skal bli på 75 %.
- Flytoget samarbeider med OsloBuss om busstransport ved avvik i jernbanen. De har per 2020 fire helelektriske turbusser. Med en utskiftingstakt på to til fire busser årlig, vil OsloBuss kunne betjene Flytoget med en stadig større andel av elektriske busser etter hvert.
- En reise med Flytoget fra Oslo S til Oslo lufthavn tilsvarer i 2020 et CO<sub>2</sub>-avtrykk på 83 gram. Flytoget jobber kontinuerlig med at dette avtrykket skal bli mindre, år for år. I 2019 var CO<sub>2</sub>-avtrykket 48 gram. Årsaken til økningen i 2020 er et betydelig lavere antall passasjer. →

## Likestilling mellom kjønnene

Likestilling dreier seg om mer enn kjønn. Vi er opptatt av å sikre mangfold og inkludering gjennom en god balanse mellom kjønnene, men også spredning når det gjelder alder, etnisitet og kulturell bakgrunn. Vi har et bevisst forhold til diskrimineringsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven i våre rekrutterings- og ansettelsesprosesser, og vet at stort mangfold blant våre ansatte er en stor styrke for Flytoget.

Vi tror at en arbeidsplass der man får muligheten til å være seg selv, er et sted man har det bra og dermed yter sitt beste. Derfor er Flytoget opptatt av å delta på markeringer som hyller mangfoldet, som Oslo Pride og Turbandagen. Dette er initiativer de ansatte selv styrer og deltar på hvis de ønsker.

- I 2020 hadde vi medarbeidere med 20 ulike etnisiteter i Flytoget. Ikke bare bidrar det til et godt mangfold i selskapet, men også at mange tilreisende til Oslo møter flytoggpersonale som snakker deres eget språk og kan gi dem råd og tips til reisen videre, og at vi kan tilby en så god tjeneste som mulig for alle reisende.
- Medarbeiderengasjement og involvering er høyt prioritert hos Flytoget. Dette innebærer tett samarbeid med tillitsvalgte, verneombud, førstelinjeledere og nedsatte arbeidsgrupper, spesielt når det skal tas store beslutninger eller gjennomføres større endringer.
- I den årlige medarbeiderundersøkelsen er mobbing et viktig tema. Vårt mål er at ingen ansatte i Flytoget skal bli utsatt for ubehagelig eller nedverdiggende behandling av kolleger. En tilgjengelig varslingsmekanisme bidrar til en lavterskelmulighet for å melde fra om uønskede hendelser. →



Antall ansatte i ulike aldersgrupper. Det er totalt 192 menn og 134 kvinner i selskapet per 31.12.20.



Når det gjelder aldersfordeling ligger tyngdepunktet for menn i intervallet 35 til 40 år. For kvinner er dette mellom 30 og 35 år.

I stillingsgruppen flytogverter er det 63 % kvinner og i gruppen flytogførere er det 10 % kvinner.

Blant Flytogets ansatte er det 47 kvinner og 33 menn som har stillinger lavere enn 100 %. Ingen i selskapet jobber ufrivillig deltid. Det er kun én person som har midlertidig stilling.

I tabellen under vises kvinners gjennomsnittslønn for ulike grupper sett opp mot menns lønnsnivå. For selskapet totalt sett har kvinner et lønnsnivå på 82 % av menns lønnsnivå.

I 2020 har 20 medarbeidere tatt ut foreldrepermisjon. Gjennomsnittlig lengde for kvinner og menn er hhv. 23 og 10 uker, hvorav 27 og 10 uker var av typen lønnet permisjon.

Gjennomsnittlig ansiennitet i selskapet er 10,9 år for kvinner og 9,6 år for menn.

Tabell 1 Stillingsgruppe

	Org. nivå	Antall kvinner	Antall menn	Kvinner/Menn
Ledergruppen	2	5	4	101 %
Ledere med personalansvar	3	5	8	95 %
Ledere uten personalansvar	3	8	15	77 %
Medarbeidere som rapporterer til nivå 3	4	13	14	84 %
Flytogførere	4	9	90	100 %
Flytogverter	4	78	45	101 %
Operativ ledelse	4	2	8	100 %
Service- og kundeveiledere	4	14	8	100 %

### Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Flytoget er et statseid selskap i kategori 1, som betyr at staten har som mål at selskapet skal gi høyest mulig avkastning over tid. Det betyr også at Flytoget skal balansere økonomiske, sosiale og miljømessige

forhold på en måte som bidrar til verdiskapning nå, og i fremtiden. Motiverte og engasjerte medarbeidere er en forutsetning for Flytogets suksess. Systematisk arbeid og langsiktighet ligger til grunn. Samtidig er gode og trygge arbeidsforhold avgjørende for at våre medarbeidere skal føle seg trygge i jobben og ønsker å fortsette å jobbe i Flytoget. Sikkerhet er alltid høyeste prioritet i alt vi gjør, og er etterfulgt av punktlighet og service som Flytogets tre prioriteringsregler alle ansatte har med seg i daglig drift. →

På samme måte som vi er opptatt av at våre ansatte skal ha et trygt og sikkert arbeidsmiljø, har vi forankrede rutiner og tydelige forventninger til leverandører og deres etiske plattform. Flytoget benytter gjennom dette sin innkjøpsposisjon til å jobbe for antikorrupsjon og høy etisk standard. Dette er et kontinuerlig påvirkningsarbeid hvor vi er opptatt av å utelukke leverandører som ikke oppfyller våre høye etiske krav og rettfærdige arbeidsvilkår.

- Flytoget har siden oppstarten i 1998 levert til sammen over 1,6 milliarder kroner i utbytte til staten. Det er penger som igjen kommer fellesskapet til gode.
- Hvert år settes det bonusmål for Flytogets ansatte. Det praktiseres en flat bonusstruktur med felles mål, der alle ansatte i full stilling får den samme bonusen utbetalt ved oppnådd målsetting.

## Ansvarlig forbruk og produksjon

Bærekraftig forbruk handler om ressursutnyttelse. Det er en kjent sak at vi, spesielt i den vestlige verden, forbruker mye mer enn hva som er bærekraftig for miljøet og for kloden.

I Flytoget er vi opptatt av at vi skal bruke våre ressurser med forsiktighet, og vi setter høye miljøkrav og foretar livsløpsvurderinger i aktuelle anskaffelser. Gjennom et slikt arbeid gjør vi en innsats for å redusere vårt klimaavtrykk.

Flytoget stiller høye krav til at renholdsleverandører har tilstrekkelig miljøkompetanse, styringssystemer og rutiner, slik at miljøbelastningen fra renhold av togene blir minst mulig. Det innebærer blant krav om minimalisering av kjemikaliebruk, reduksjon av strømforbruket, og reduksjon av utslipp. Blant annet skal alle rengjøringsprodukter være dokumentert miljømerket, og vannforbruket skal holdes til et minimum. I tillegg har Flytoget påserutiner som sikrer at renholdere har anstendige arbeidsvilkår.

I Flytogets anskaffelsesrutiner fremmes det effektiv bruk av samfunnets ressurser gjennom likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet.

- Flytogets materiell er de samme som da Flytoget startet driften i 1998. Ved å prioritere vedlikehold, renhold og reparasjoner høyt, har vi klart å holde togene våre i utmerket stand i over 20 år, og det skal vi fortsette med.
- I 2021 skal vi flytte, fra våre kontorlokaler i Posthuset til nyoppussede lokaler i DA-bygget. I flytteprosessen står gjenbruk og miljøhensyn høyt, og vi ønsker å kunne ta med oss mest mulig av inventaret fra gamle til nye kontorer, samt sørge for alternativt bruk for det som ikke blir med i de nye lokalene.

## Dialog og åpenhet

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

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

## Interessent- og vesentlighetsanalyser

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

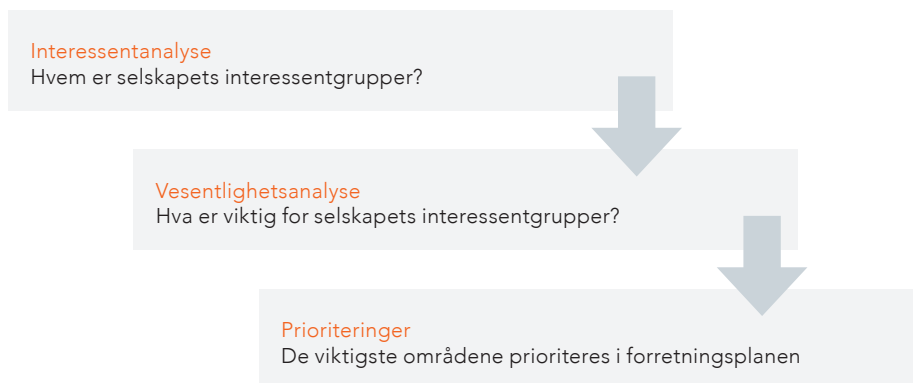
Flytoget har kontinuerlig dialog med eier, premissgivere og kontrollorganet for jernbanen gjennom møter og direkte kommunikasjon i konkrete saker. Kundedialogen i den operative hverdagen går gjennom nettsider, sosiale medier, appen og Flytogets kundeservice, samt gjennom kundetilfredshetsmålinger hvert kvartal. I 2020 ble det som følge av pandemien uhensiktsmessig å gjennomføre flere enn én kundetilfredshetsundersøkelse.

De ansatte i Flytoget kommuniserer på flere plattformer med administrasjon og ledelse, der intranett er blant de viktigste kanalene. Et viktig styringsverktøy er den årlige, anonyme, medarbeiderundersøkelsen. Viktige signaler og personlige meninger fanges opp, og det etableres årsplaner for å møte nye behov og forventninger.

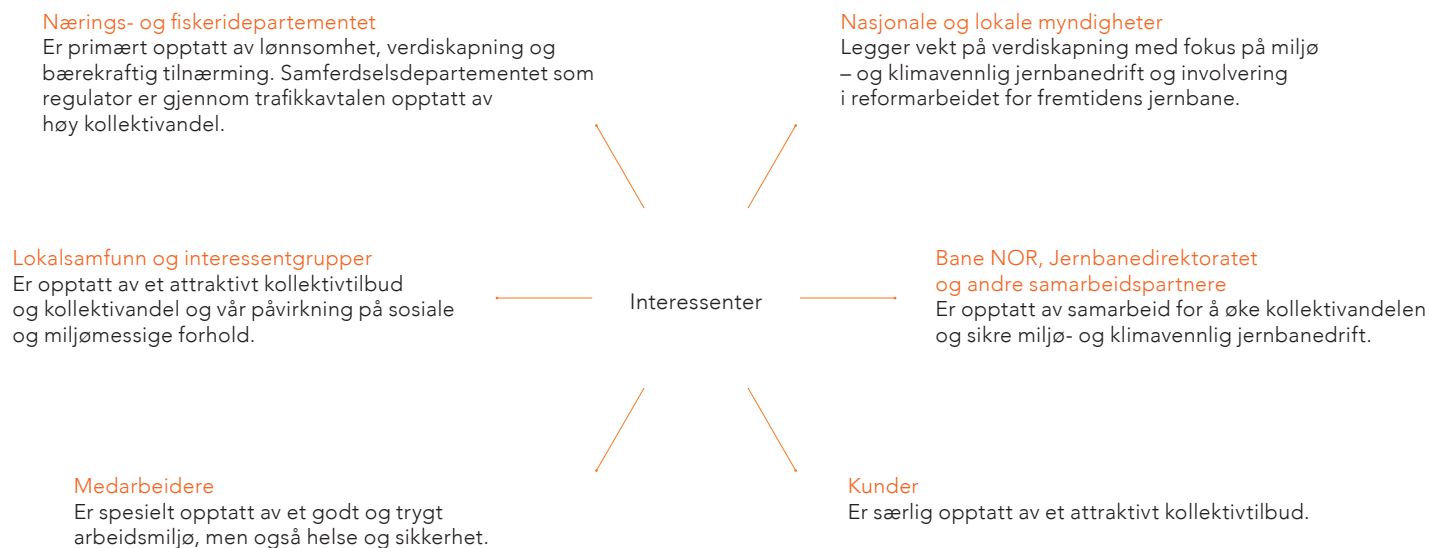
Andre kilder til informasjon er blant annet vurderinger av media og bransjerapporter.

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

Figur 2 Prioriteringsprosess fra interessentanalyse og vesentlighetsanalyse til prioriteringer.



Figur 3 Flytogets viktigste interessenter



### Våre prioriteringer

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

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

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

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

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

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

Tabell 1 Kategorisering av vesentlighetsanalysen

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

Vesentlighetsvurderingen ble gjennomført i henhold til retningslinjer i GRI Standards.



## Kapittel 2 – En bærekraftig forretningsmodell

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

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

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

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

## Et attraktivt kollektivtilbud

Flytoget skal befeste og forsterke sin posisjon gjennom å være førstevalget til og fra Oslo lufthavn. Når de reisende først har bestemt seg for å fly, er vårt bidrag å sørge for at de reiser kollektivt fremfor å kjøre egen bil.

Vi skal derfor finne gode løsninger for våre kunder, og bidra til at reisen oppleves som enkel, både i forkant og etterkant. Med sterkt kundefokus skal vi, gjennom spennende partnerskap, innovasjon og forretnings- og teknologisk utvikling, tilrettelegge for friksjonsfrie reiseopplevelser.

For å sørge for et attraktivt kollektivtilbud til og fra landets hovedflyplass, er det nødvendig med en bevisst satsing på både vei og bane. Forholdene for busser og tog på selve flyplassen må optimaliseres, slik at kundene opplever kollektivtilbudet som det enkleste og mest effektive valget.

### Våre tiltak

Flytoget har et kontinuerlig innovasjonsprogram med mål om å finne smarte løsninger, og utvikle konsepter og teknologiske løsninger som skal gjøre reisen med Flytoget enda enklere. Målet er å flytte kundene over på effektive og sømløse alternativer.

Det nedlegges betydelige ressurser i den kontinuerlige videreutviklingen av Flytogets billett- og betalingssystem. Det er spesielt digitale løsninger som har størst potensial for å forbedringer i kundeopplevelsen, færre feil og enklere vedlikehold. Betalingsappen har i 2020 blitt videreutviklet med ytterligere funksjonalitet som Apple Pay og aktiv meldingstjeneste.

### Våre resultater

2020 ble et spesielt år med kun to måneders drift under normale omstendigheter. Det ble gjennomført kun én kundetilfredshetsmåling før pandemien satte en stopper for årets planer. Resultatene fra denne var på samme gode nivå som tidligere; 97 % kundetilfredshet.

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

Punktligheten i 2020 endte på 96,8 prosent. Selv om 2020 har vært preget av unormale tilstander, er det stor oppmerksomhet på punktlighet og gode leveranser. Det er som tidligere, spesielt feil på infrastruktur som har skapt de største punktlighetsutfordringene i 2020. På samme måte som punktlighet, måler Flytoget regularitet. Regulariteten viser antallet kjørte tog i henhold til ruteplan og måles ved ankomst og avgang Oslo lufthavn. Målsettingen for 2020 var på 99,5 prosent og endte på 99,4 prosent.

Flytoget hadde en markedsandel til Oslo lufthavn på 28,3 prosent i 2020, og var med det fortsatt den største kollektivaktøren til hovedflyplassen. Ambisjon er å bidra til å nå det politiske målet om 75 prosent kollektivandel til og fra Oslo lufthavn.

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

### Videre arbeid

I Flytoget er innovasjon én av selskapets kjerneverdier. Det pågår kontinuerlig prosesser som har som mål å gi kundene merverdi. Det er spesielt innenfor kontaktløs betaling og innføring av Vipps som betalingsform i Flytoget-appen som kommer først. En pilotinstallasjon av bagtag-printer om bord i ett av togene er gjennomført med stor suksess. Det planlegges videre utvikling og utrulling i samtlige togsett.

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

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

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

Testing og innfasing av de åtte nye togsettene fortsetter, og det er planlagt at de skal settes i drift løpet av første halvdel av 2021. I tillegg jobbes det for å ytterligere oppnå den sjettede togavgangen per time satt i drift fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret i løpet av de nærmeste årene. →

## Bidragster for kollektivtransport

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

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

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

Jernbanedirektoratet har anbefalt at Flytogets operasjon skal innlemmes i det øvrige togtilbudet i regionen. Flytoget mener at en slik sammenslåing vil få negative samfunnsøkonomiske konsekvenser ved at kollektivandelen synker.

### Videre arbeid

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

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

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

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

## Økonomiske ringvirkninger

I 2020 fraktet Flytoget 2,2 millioner passasjerer, som resulterte i et billettsalg på 316 MNOK. Dette er et langt svakere resultat enn for 2019 med 6,7 millioner reisende og 987 MNOK i billettinntekter. Med denne betydelige omsetningssvikten klarte Flytoget likevel å unngå tilsvarende resultatfall. Endelig resultat før skatt endte på -57 MNOK.

Med 329 medarbeidere og mange underleverandører, spiller Flytoget en viktig samfunnsrolle. Våre aktiviteter har ringvirkninger langt ut over selve togdriften.

### Skattepolicy

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

## Kapittel 3 – Klima, helse, miljø og sikkerhet

Gjennom en kontinuerlig oppmerksomhet på reduksjon av selskapets CO<sub>2</sub>-avtrykk, tilstrebes det å utvikle systemer og teknologi som minsker den eksterne påvirkningen. En miljøvennlig jernbane oppnås gjennom å skape gode kundetilbud som tiltrekker seg kunder som vanligvis ikke er brukere av tog.

## Klimaeffektiv togdrift

Gjennom en kontinuerlig oppmerksomhet på reduksjon av selskaps CO<sub>2</sub>-avtrykk, tilstrebes det å utvikle systemer og teknologi som minsker den eksterne påvirkningen. En miljøvennlig jernbane oppnås gjennom å skape gode kundetilbud som tiltrekker seg kunder som vanligvis ikke er brukere av tog.

### Våre tiltak

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

Det er kontinuerlig oppmerksomhet rundt flytogførernes kjørestil. Gjennom opplæringen på Norsk jernbaneskole og innsats fra selskapets instruktører, er det mulig å holde tilbakematingsandelen av strømmen på et nivå rundt 17 prosent. Tilbakemating er et begrep for strømmen som føres tilbake til strømleverandøren gjennom bremsing med togenes motorer – lik en elektrisk bil.

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

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

Flytoget gir tilskudd til personalbilletter for å få ansatte til å benytte kollektive transportmidler.

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

### Miljøhensyn for nye flytog

I april 2015 signerte Flytoget avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett. Flytoget har stilt høye miljøkrav til

leverandøren og togets miljøprestasjoner i hele togets livssyklus. CAF er miljøsertifisert med ISO 14001 (sertifisering av miljøstyringssystem) og arbeider kontinuerlig med miljøspørsmål og energiforbruk. De har et system for optimering av avfallshåndtering og minimering av utslipp og støy. I tillegg har CAF to egne vannkraftverk og solcellepaneler som delforsyner togfabrikken med strøm, og fabrikken benytter naturgass.

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

Det er utarbeidet en miljøtilpasset reisepolicy for prosjektet for å best mulig ivareta et miljøhensyn ved økt reiseaktivitet. Etter mars 2020 ble all reiseaktivitet i prosjektet stoppet.

### Støy og luftkvalitet

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

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

### Våre resultater

Flytoget har ikke registrert klager på støy fra flytogene i 2020.

Flytogets materiell kjører kun på opprinnelsesgarantert elektrisitet og gir dermed ingen utslipp av eksosavgasser som nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) og partikler. Kontorlokalene leies av Entra og er forsynt med opprinnelsesgarantert strøm fra 2018. I 2020 ble energiforbruket knyttet til togdriften 43 GWt. Nivået er normalt stabilt og forutsigbart, og ligger vanligvis på 54 GWt.

Togtrafikk gir utslipp av partikler fra strømavtagere og skinn- og hjulslitasje. Det er gjennomført helserisikovurderinger av utslipp i forbindelse med bremsing av tog og utslippene er dokumentert til å ligge under fastsatte grenseverdier. →

Tabell 1 Klimaregnskap

Klimaregnskap	Tonn CO <sub>2</sub> - ekvivalenter		
	2018	2019	2020
Scope 1 (kjøretøy, firmabiler)	3,3	0,3	0
Scope 2 (energiforbruk kontorlokaler og tog)	0	0	0
Scope 3 (verksted, avfall, hotellovernattinger, flyreiser, stål, samt avviksbusser og -taxi)	408	321	182

I klimaregnskapene som følger GRI Standards er det tre nivåer av klimagassutslipp. Det skiller på direkte og indirekte utslipp, der scope 1 er direkte utslipp, scope 2 innkjøpt energi og scope 3 er utslipp fra innsatsfaktorer.

Klimaregnskapet viser en betydelig reduksjon av CO2 under scope 3. Den primære årsaken er færre avvik i jernbanen og dermed mindre behov for busser og taxi til trafikkavviklingen. Redusert reiseaktivitet i forbindelse med de nye togene har også bidratt positivt.

Det er primært avviksbusser som drar opp resultatet for scope 3. Selv om det er busser i euroklasse 6 som benyttes, er det et mål om å benytte fossilfrie alternativer innen få år. Flytogets samarbeidspartner innen avviksbusser har konkrete planer om fornyelse av bussparken. En anskaffelsestakt på to til fire busser årlig medfører at målet ikke er så langt unna.

#### Videre arbeid

Det er et mål om å benytte opprinnelsesgarantert strøm i Mantenas lokaler i Lodalen i forbindelse med vedlikehold av togene.

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

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

## Sikkerhet og beredskap

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

#### Trafikksikkerhet

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

#### Informasjonssikkerhet

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

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

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

Det er utnevnt et eget personvernombud i selskapet.

Flytoget har stor oppmerksomhet på aktiviteter som ivaretar selskapets informasjonssikkerhet. Flytoget er underlagt PCI-DSS regelverket og blir årlig revidert av en autorisert revisor (Qualified Security Assessor), som gjennomgår Flytogets policyer, prosedyrer, prosesser og revisor kontrollerer samtidig Flytogets leverandører som er involvert i prosessering av kort informasjon. Flytoget leverandører blir også revidert som en del av den årlige sertifiseringen og leverandørers PCI-DSS status og sertifisering blir kontrollert. Flytoget ble PCI-DSS-sertifisert 13.07.2020, og sertifiseringen er gyldig frem til 12.07.2021.

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

Tabell 2 Våre resultater

Indikator	2018	2019	2020	Mål
Jernbaneulykke med alvorlig personskade eller død	0	0	0	0
Materiellskade med kostnad over 1,3 MNOK under togfremføring	0	0	0	0
Avdekkede hendelser knyttet til brudd på informasjonssikkerhet (ingen lekkasje av informasjon)	0	0	0	0

### Beredskap

I Flytoget jobbes det kontinuerlig med å etterleve relevante myndighetskrav, samt selskapets egne rutiner for trafikksikkerhet, sikring og beredskap. Revisjonsprogrammet for 2020 ble ikke gjennomført etter oppsatt plan som følge av pandemien. Beredskapsorganisasjonen er trent gjennom beredskapsøvelser i løpet av året, samt at beredskapsledergruppen ble satt i forbindelse med pandemien.

Det ble prioritert å gjennomføre sikkerhetskurs for alle operative medarbeidere i 2020.

### Våre resultater

I løpet av 2020 har det kun vært små hendelser og avvik som ikke har hatt konsekvenser av betydning.

### Videre arbeid

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

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

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

### Medarbeidernes helse, miljø og sikkerhet

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

Fraværet i Flytoget gikk noe opp fra 2019 og endte på 8,5 % i 2020. Langtidsfraværet har økt med ett prosentpoeng siden 2019, og korttidsfraværet gikk ned med 0,1 prosentpoeng. Pandemien har bidratt til den totale økningen fra 2019

### Videre arbeid

Det å redusere sykefraværet vil fortsatt ha høy prioritet inn i 2021 og i tillegg til eksisterende sykefraværsoppfølgingsprosedyre vil det jobbes med å finne ytterligere tiltak for sykefraværsoppfølging. Tiltakene skal gjøres kjent i organisasjonen og gjennomføringen av tiltakene vil følges tett opp.

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

Tabell 3 Våre resultater

Indikator	2018	2019	2020	Mål
Sykefravær i Flytoget	6,5 %	7,6 %	8,5 %	5,9 %
Korttidsfravær (<16 dager)	2,4 %	2,2 %	2,1 %	2,0 %
Langtidsfravær (>16 dager)	4,1 %	5,4 %	6,4 %	3,9 %

## Kapittel 4 – Engasjerte medarbeidere

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



#### Våre tiltak

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

#### Våre resultater

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

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

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

Medarbeiderundersøkelsen er et viktig styringsverktøy for ledelsen. Undersøkelsen er anonym og gir muligheter for den enkelte til å gi uttrykk for sine meninger. Tiltakene som iverksettes, avhenger av resultatene av undersøkelsen.

Alle flytogførere og flytogverter har gjennomgått omfattende opplæring rettet mot de nye togene som er ventet satt i drift i 2021. Det er særdeles oppmerksomhet på sikkerhet, samt å bli kjent med togets tekniske systemer.

#### Våre resultater

Medarbeiderundersøkelsen i 2020 avdekket et medarbeiderengasjement på 73, mot målet på 78. Dette er samme nivå som de foregående to årene. Ledelsen er ikke fornøyd med denne utviklingen.

#### Videre arbeid

Planene for 2021 når det gjelder medarbeiderengasjement er å fortsatt jobbe for å avdekke hva som ligger bak opplevd arbeidsglede og lojalitet.

Tilbakemeldinger fra årets medarbeiderundersøkelse avdekket behov for mer informasjon. Det er allerede iverksatt flere tiltak for å bedre informasjonsflyten og disse vil bli videreført i 2021. Ellers iverksettes det konkrete tiltak på utvalgte områder med lav poengsum.

Form og innhold av medarbeiderundersøkelsene vil bli evaluert og endret om dette er fordelaktig. →



## Mangfold og likestilling blant medarbeiderne

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

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

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

### Våre tiltak

Flytoget er opptatt av å oppfylle føringene i regjeringens perspektivmelding innenfor klima og miljø, samt bidra til en mer effektiv drift av statens selskaper. Med det menes å benytte samfunnets midler på en god og bærekraftig måte, men også bidra til at eldre kan stå lenger i jobb.

Flytoget arbeider planmessig med rekruttering og utvikling av medarbeiderne. Ved rekruttering sørges det for å fremme kjønnsbalanse, aldersmessig spredning og kulturelt mangfold.

Flytoget har alltid vært opptatt av å ha et mangfold av medarbeidere, og anser dette som viktig for å ha et godt arbeidsmiljø og gode resultater. Kjønn, legning eller kulturell bakgrunn tillegges ingen vekt under lønnsfastsettelse.

### Våre resultater

Ved utgangen av 2020 hadde Flytoget 281 årsverk fordelt på 329 medarbeidere, som innebærer en reduksjon på totalt syv årsverk sammenlignet med i 2019. Kjønnfordelingen av medarbeidere var 135 kvinner og 194 menn. Alle operative medarbeidere innenfor samme gruppe har lik lønn. For administrasjonen er fordelingen noe mer spredt ut ifra stillingstyper, ansvar og kompetanse.

Gjennomsnittsalderen i selskapet var 43 år og gjennomsnittsanseniteten var på 10 år og 6 måneder. 75 prosent av alle medarbeidere var fagorganiserte i 2020. Andelen kvinner i Flytoget er på 41 prosent og andelen av kvinnelige ledere ligger på 43 prosent. Det er totalt 20 nasjonaliteter representert i selskapet.

### Videre arbeid

I 2021 vil det fortsatt være høy oppmerksomhet og prioritet på organisasjonsprosesser som tar sikte på å sette selskapet i god stand til å møte konkurransen i norsk jernbane. Det vil legges vekt på å utvikle effektiviteten med målsetning om best mulig bruk av selskapets ressurser. På opplæringsiden vil det være særskilt søkelys på opplæring i forbindelse med nytt togmateriell. ●

Tabell 1 Våre resultater

Indikator	2018	2019	2020
Årsverk	290	288	281
Ansatte	330	334	326
Menn	197	204	192
Kvinner	133	130	134
Andel kvinner [%]	40	39	41
Andel kvinnelige ledere [%]	44	44	43
Antall nasjonaliteter	20	20	20
Gjennomsnittsalder	42	42	43

## Kapittel 5 – Etikk og ansvarlig leverandørkjede

Flytoget skal bidra til en bærekraftig utvikling ved å alltid etterleve gjeldende lovgivning, opptre med god forretningspraksis og motvirke korrupsjon i alle former

Vi skal velge produkter og leverandører som balanserer forretningshensyn og hensynet til samfunn og miljø.

Virksomheten skal utøves på en måte som alltid sikrer forutsigbarhet, etterrettelighet og åpenhet. Flytoget har etiske retningslinjer for ansatte og leverandører.

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

## Ansvarlige og bærekraftige anskaffelser

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

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

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

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

### Våre tiltak

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

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

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

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

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

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

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

Det ble i 2020 etablert et nytt system for leverandøroppfølging og kontraktadministrasjon.

### Våre resultater

Det ble ikke avdekket brudd på interne prosedyrer eller myndighetskrav i 2020. Det er heller ikke avdekket forhold hos leverandører som har gitt grunn til videre undersøkelser.

### Videre arbeid

En fortsatt god leverandøroppfølging og kontraktadministrasjon vil ha stor oppmerksomhet i 2021. I tillegg vil samsvar med gjeldende myndighetskrav og -føringer være prioritert, og betraktes som minimumskrav. ●





# Oppsamlingstabell

## Vedlegg 1 Oppsamlingstabell

	2018	2019	2020
Antall passasjerer [millioner]	6,8	6,7	2,2
Omsetning [MNOK]	993	1002	579
Resultat før skatt [MNOK]	203	447	-57
Årsresultat [MNOK]	162,7	348,8	-44,1
Utbytte til eier [MNOK]	162,7	199,7 <sup>1</sup>	0
Skatt [MNOK]	51,4	98,6	-12,8
Daglige avganger [antall]	218	218	218 <sup>2</sup>
Punktlighet [%]	93,8	94,3	96,8
Regularitet [%]	98,9	99,1	99,4
Kundetilfredshet [%]	97	96	97
Markedsandel [%]	29,4	28,7	28,3
Alvorlige personskader eller død [antall]	0	0	0
Større materielle skader [antall]	0	0	0
Ansatte [antall]	330	334	326
Årsverk [antall]	290	288	281
Kvinneandel [%]	40	39	41
Kvinnelige ledere [%]	44	44	43
Kvinner i styret [andel]	3/8	3/8	3/8
Gjennomsnittlig ansiennitet [år]	9,5	9,5	10,1
Gjennomsnittsalder [år]	42	42	43
Nasjonaliteter [antall]	20	20	20
Medarbeidertilfredshet [forholdstall]	73	73	73
Sykefravær [%]	6,5	7,6	8,5
Korttidsfravær (<16 dager) [%]	2,4	2,2	2,1
Langtidsfravær (>16 dager) [%]	4,1	5,4	6,4
CO2-ekvivalenter sfa. driften [tonn][1]	411	321	182
Scope 1 (kjøretøy, firmabiler)	3,3	0,3	0
Scope 2 (energiforbruk kontorlokaler og togfremføring)	0	0	0
Scope 3 (verksted, avfall, hotellovernattinger, flyreiser, stål, samt avviksbusser og -taxi)	408	321	182
Energiforbruk togdrift [GWt]	55	54	43

<sup>1</sup> Eier valgte å ikke ta ut utbytte for 2019

<sup>2</sup> 40 i perioder med ett tog i timen til OSL

## Forkortelser og definisjoner

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

# Klimaregnskap

I arbeidet med klimaregnskapet er faktorsettet fra Defra 2020 (UK Department for Environment, Food and Rural Affairs) benyttet. Det bemerkes at det finnes ulike faktorsett tilgjengelig, der noen er mer detaljerte enn andre. Tidligere års kalkyler er korrigert etter Defra 2020.

	2018	2019	2020	Mål
Scope 1	3,3	321	0	0
Scope 2	0	0	0	0
Scope 3	408	321	182	50
Summer	411	321	182	50

Tabell 2. Klimaregnskap tre siste år. Tallene er oppgitt i kgCO<sub>2</sub>e

Den største bidragsyteren til scope 3 er innleie av busser ved avvik i togtrafikken med 65 %. Taxi ved avvik og energiforbruk i vedlikeholdsverkstedet i Lodalen representerer til sammen 28 % av totalen.

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

Det er et mål å redusere Flytogets totale CO<sub>2</sub>-avtrykk betydelig og 50 tCO<sub>2</sub>-ekvivalenter er et realistisk mål, spesielt når samarbeidspartner innen avviksbusser har et proaktivt program for innføring av elektriske busser. Med bedre infrastruktur vil antall avvik i jernbanen reduseres, og dermed behovet for buss og taxi til alternativ transport.

## Metodikk

Vi rapporterer våre utslipp i henhold til GHG-protokollens<sup>3</sup> tre deler:

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

<sup>3</sup> Greenhouse Gas Protocol - et rammeverk for rapportering av klimagassutslipp

Vi rapporterer på våre utslipp i henhold til GHG-protokollens tilnærming for «operasjonell kontroll». Ved å

måle og rapportere de utslippene vi har kontroll over, har vi samtidig mulighet til å sette oss mål for utslippsreduksjon og jobbe målrettet for å redusere utslippene der det bidrar mest.

I Scope 1 rapporterer vi alle våre direkte utslipp. I Scope 2 – indirekte utslipp fra elektrisitetsforbruk,

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

## Estimering og utslippsfaktorer

Scope 1-utslipp er beregnet basert på den avstanden selskapets firmabiler har kjørt. I denne beregningen

brukes utslippsfaktorer som er spesifikke for de ulike bilmodellene. Firmabilordningen ble avvirket i 2019.

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

Scope 3-utslipp er fra avfall fra togene, og er estimert basert på antall togsett i bruk per dag, og inkluderer ikke resirkulert papir eller glass. Utslippsfaktoren for avfall er hentet fra Naturvårdsverket (335 gCO<sub>2</sub>e/kg avfall).

Både utslipp fra bruk av taxi og buss er antall kilometer kjørt og estimert basert på finansiell informasjon. For innleie av buss brukes en utslippsfaktor fra Statoil for diesel (2600 gCO<sub>2</sub>e/liter). Denne forutsetter et drivstofforbruk på 0,285 liter/km. Utslippsfaktoren som brukes for å estimere utslipp fra innleie av taxi er hentet fra Defra.

Tallene for flyreiser er basert på antall reiser og flydistanse per reise. Dette omdannes til utslipp ved hjelp av

Defra utslippsfaktorer for korte og lange flyreiser (dette inkluderer friinntektsfaktorer knyttet til at flyet

sirkler eller takser). Utslipp fra hotellopphold er basert på antall netter på hotell med utslippsfaktorer fra Defra. Betydelig materialbruk er relatert til utskifting av toghjul, årlig rundt 12 tonn stål. For å estimere utslippene fra dette er det benyttet en utslippsfaktor fra Defra for stål. ●



# GRI Standards Indeks

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
GRI 101: Foundation 2016		
General Disclosures		
GRI 102: General Disclosures 2016	Organizational profile	
	102-1 Name of the organization	Forside
	102-2 Activities, brands, products, and services	Styrets beretning 8 - 16
	102-3 Location of headquarters	Styrets beretning 8 - 16
	102-4 Location of operations	Styrets beretning 8 - 16
	102-5 Ownership and legal form	Styrets beretning 8 - 16
	102-6 Markets served	Styrets beretning 8 - 16
	102-7 Scale of the organization	Styrets beretning 8 - 16
	102-8 Information on employees and other workers	Styrets beretning 8 - 16
	102-9 Supply chain	Ansvarlig drift 56 – 64 Etikk og ansvarlig leverandørkjede 75 - 76
	102-10 Significant changes to the organization and its supply chain	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-11 Precautionary Principle or approach	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-12 External initiatives	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-13 Membership of associations	Ansvarlig drift 56 – 64
	Strategy	
	102-14 Statement from senior decision-maker	AD har ordet 6 -7
	Ethics and integrity	
	102-16 Values, principles, standards, and norms of behavior	Ansvarlig drift 56 – 64
	Governance	
	102-18 Governance structure	Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget 54 - 55 Ansvarlig drift 56 – 64
	Stakeholder engagement	
	102-40 List of stakeholder groups	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-41 Collective bargaining agreements	Engasjerte medarbeidere, 72 - 74
	102-42 Identifying and selecting stakeholders	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-43 Approach to stakeholder engagement	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-44 Key topics and concerns raised	Ansvarlig drift 56 – 64
	Reporting practice	
	102-45 Entities included in the consolidated financial statements	Styrets beretning 8 – 16
	102-46 Defining report content and topic Boundaries	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-47 List of material topics	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-48 Restatements of information	Ansvarlig drift 56 – 64
	102-49 Changes in reporting	Ansvarlig drift 56 – 64
102-50 Reporting period	1 januar 2020 - 31 desember 2020	
102-51 Date of most recent report	April 2020	
102-52 Reporting cycle	Årlig	
102-53 Contact point for questions regarding the report	Bakside	
102-54 Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	Styrets beretning 8 - 16	
102-55 GRI content index	GRI Standards indeks 81 - 84	
102-56 External assurance	Bærekraftsinformasjonen i årsrapporten er ikke verifisert	

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
Material Topics		
200 series (Economic topics)		
Economic Performance		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64
GRI 201: Economic Performance 2016	201-1 Direct economic value generated and distributed	Årsregnskap med noter 17 - 51
	201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64
Anti-corruption		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Etikk og ansvarlig leverandørkjede 75 - 76
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Etikk og ansvarlig leverandørkjede 75 – 76
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Etikk og ansvarlig leverandørkjede 75 – 76
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	Etikk og ansvarlig leverandørkjede 75 – 76
300 series (Environmental topics)		
Energy		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
	103-2 The management approach and its components	Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
	103-3 Evaluation of the management approach	Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
Emissions		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
	103-2 The management approach and its components	Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
	103-3 Evaluation of the management approach	Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71 Klimaregnskap 80

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
400 series (Social topics)		
Occupational Health and Safety		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	403-3 Occupational health services	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	403-5 Worker training on occupational health and safety	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	403-6 Promotion of worker health	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	403-9 Work-related injuries	Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
Training and Education		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Engasjerte medarbeidere 72 - 74
	103-2 The management approach and its components	Engasjerte medarbeidere 72 – 74
	103-3 Evaluation of the management approach	Engasjerte medarbeidere 72 – 74
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	Engasjerte medarbeidere 72 – 74
Customer Health and Safety		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	Styrets beretning 8 – 16 Ansvarlig drift 56 – 64 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 – 71

GRI Standard	Disclosure	Page number(s) and/or URL(s)
Customer Privacy		
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	Styrets beretning 8 – 16 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71
	103-2 The management approach and its components	Styrets beretning 8 – 16 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71
	103-3 Evaluation of the management approach	Styrets beretning 8 – 16 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71
GRI 418: Customer Privacy 2016	418-1 Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	Styrets beretning 8 – 16 Klima, helse, miljø og sikkerhet 68 - 71



Alle foto  
Øyvind Haug  
Flytoget

Layout  
CopyCat AS

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