

Leder

Av Gorm Frimannslund

Vi har nå avsluttet vårt tredje år som Bane NOR. Tiden har gått fort og det har skjedd utrolig mye. De siste årene har vi hatt vekst i togtrafikken, og hver eneste dag har dyktige og dedikerte medarbeidere gjort en fantastisk jobb for å holde punktligheten tett opptil 90 prosent. Det er ingen selvfølge at vi klarer det, med gradvis økende vedlikeholdsetterslep og i en situasjon der vi nærmer oss et metningspunkt i forhold til hva jernbanen klarer å levere.

I en periode med rekordhøye bevilgninger til jernbaneformål har vi vist samfunnet at vi bidrar til å bygge landet og legge til rette for mer miljøvennlig transport. Vi har ferdigstilt flere store og små prosjekter som knytter regioner sammen og reduserer reisetiden. Vi har utviklet flotte og fungerende knutepunkt i flere av landets største byer. Disse bidrar til økt mobilitet og verdiskapning, og ikke minst til at flere velger miljøvennlig transport slik jernbanen er. Dette arbeidet hadde vi ikke kunnet gjøre uten et godt samarbeid med lokalsamfunn, engasjerte politikere og tålmodige naboer.

Vi endres gradvis til en organisasjon der kontinuerlig forbedring er en naturlig del av hverdagen. Vi er i gang med det største teknologiske skiftet i jernbanens historie. Utviklingen av den digitale jernbanen skal effektivisere, og gi en mer pålitelig og robust jernbane. Vi har forbedret kundeinformasjonen til de reisende og tatt et større ansvar for håndteringen av situasjoner når trafikken ikke går som normalt. Og vi har skilt ut drift og vedlikehold av jernbanen i et eget aksjeselskap (Spordrift AS), som skal bidra til å øke effektiviteten og produktiviteten.

Bane NORs samfunnsoppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet, styre trafikken og forvalte og utvikle jernbaneeiendom. Å gjennomføre dette samfunnsoppdraget på en bærekraftig måte er en del av vår strategi for 2019-2023. Våre strategiske mål som samfunnsaktør er tydelige: vi skal redusere klima og miljøavtrykk i samfunnet og i egen aktivitet, bygge et godt omdømme i samfunnet og utvikle ledende kompetanse.

I en tid der det diskuteres overgang til nullutslippskjøretøy innenfor alle deler av transport vil jeg peke på at jernbanen er tilnærmet nullutslippstransport allerede. Med begrenset arealbruk, lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp, bidrar jernbanen til å oppfylle Norges miljø- og klimamål. Lave transportkostnader over lengre avstander gjør også fjerntog og godstransport til bærekraftige og effektive bidrag for klima og mobilitet.

2019 var Bane NORs Miljø-år, der vi også var samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår. Målsettingen for vårt Miljø-år 2019 var å bevisstgjøre internt og eksternt om jernbanens miljøfortrinn og Bane NORs fotavtrykk på klima og miljø. Det gjorde vi gjennom flere ulike aktiviteter, blant annet «Åpen jernbanedag» på Oslo S i august. Det ble en vellykket og fin dag der store og små koste seg med musikk og god mat. Her profilerte vi jernbanens miljøfortrinn sammen med Oslo kommune og de andre jernbanevirksomhetene.

Med oppdraget som forvalter av jernbaneinfrastrukturen i Norge følger det også et særskilt ansvar for å ivareta god forretningsetikk og aktivt forebygge korrupsjon. Vår rolle som byggherre i flere av landets største samferdselsprosjekter, med et bredt nettverk av internasjonale leverandører, forsterker dette ansvaret for å sikre åpenhet, etterrettelighet og transparens i alt vi gjør. Vi praktiserer nulltoleranse for brudd på etiske retningslinjer og korrupsjon. Bane NORs etterlevelse av lover og interne verdier er helt avhengig av de valgene som alle våre ansatte og innleide tar hver dag. Derfor er opplæring i etikk og antikorrupsjon en viktig del av vårt obligatoriske opplæringsprogram for ansatte. For å tydeliggjøre vår bærekraftsambisjon overfor leverandørene, har vi i 2019 etablert nye og spissede kontraktkrav for å sikre at samfunnsansvaret blir ivarettatt. Bane NOR ønsker å bidra til en seriøs bygge- og anleggsbransje. Forebygging av arbeidskriminalitet et viktig satsningsområde for oss. I forbindelse med inngåelse og oppfølging av kontrakter, jobber vi kontinuerlig for å sikre at våre leverandører ikke omgår lover, forskrifter, avtaler og regelverk for å oppnå urettmessige konkurransefordeler eller vinning.

I 2018 leverte vi vår første bærekraftsrapport. I bærekraftsrapporten for 2019 har vi utviklet bærekraftsrapporteringen videre i henhold til hovedprinsippene i Global Reporting Initiative (GRI), og også knyttet vårt arbeid opp mot FNs bærekraftsmål. Det er viktig for oss som en fremtidsrettet samfunnsaktør og ansvarlig byggherre å sikre at vi driver økonomisk og etisk forsvarlig. Gjennom denne målbevisste innsatsen vil vi forbedre oss ytterligere i årene som kommer.

I 2021 skal Stortinget behandle Regjeringens forslag til ny Nasjonaltransportplan for 2022-2033. Bane NOR har i 2019 bidratt med våre innspill til prioriteringer til Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartement. Vi går spennende tider i møte!

Styrets beretning 2019

Om Bane NOR

Bane NOR SF er et statsforetak som på vegne av staten drifter, vedlikeholder og bygger ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg. Konsernet består av Bane NOR SF, Spordrift AS og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper.

Bane NOR skal være en fremtidsrettet samfunnsaktør som leverer et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem der utvikling av banestrekninger, stasjoner, knutepunkter og godsterminaler legger til rette for trafikkvekst på jernbanen. Trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet er også foretakets ansvar. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring. Bane NOR er infrastrukturforvalter i henhold til jernbaneforskriften og skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett til togselskapene og transportbrukerne. Foretaket skal bidra til at verdien av jernbaneinfrastrukturen opprettholdes og videreutvikles, samt at den utnyttes best mulig.

Knutepunktutvikling innebærer tilrettelegging for sømløse reiser og fortetting rundt togstasjoner gjennom å bygge attraktive eiendommer og legge til rette for relevante tjenestetilbud. De reisende skal tilbys gode fasiliteter på stasjonene ved at det legges til rette for hyggelige serveringssteder og butikker, samt parkering for både sykler og biler. Bane NOR tilbyr togselskapene funksjonelle og moderne verksteder, terminaler og driftsbygg. Kommersielle eiendommer utvikles i all hovedsak for salg i markedet.

Bane NORs hovedkontor ligger i Oslo.

Hovedtrekk i 2019

Bane NOR videreførte arbeidet med å utvikle jernbaneinfrastrukturen i Norge i 2019. En viktig del av satsingen på jernbane er utviklingen av InterCity-strekningene inn mot Oslo. Byggingen av dobbeltspor mellom de største byene på Østlandet skal gi halvannen million innbyggere raskere reisevei og gi økt fleksibilitet for bosettingsmønster og arbeidsliv.

I 2019 fortsatte arbeidene med flere store, komplekse infrastrukturprosjekter. Det største pågående prosjektet er Follobanen, som vil halvere reisetiden og øke kapasiteten mellom Oslo og Ski. Norges lengste jernbanetunnel er på Follobanen og ble ferdig boret i februar 2019. Prosjektet nytt dobbeltspor Venjar-Langset på Dovrebanen har høy aktivitet. Prosjektet viser god fremdrift og holder planlagt tidsplan. Prosjekt nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen inkluderer ny stasjon i Moss. Her er bygging i gang og prosjektet holder planlagt framdrift. I 2019 ble det gjort klart til byggestart for prosjektene Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker på Vestfoldbanen. Prosjektene er viktige i InterCity-utbyggingen og vil gi kortere reisetid, bedre punktlighet og plass til flere tog.

God punktlighet er viktig for å levere et best mulig tilbud til de reisende. I løpet av de siste årene har det vært en kraftig vekst i togtrafikken. Dette betyr høyere krav til infrastrukturen. Selv med et økende vedlikeholdsetterslep, oppnådde Bane NOR en punktlighet for persontog i 2019 på 89,2 prosent, som er rett i underkant av målet på 90 prosent. Dette er bedre enn i 2018, da punktligheten endte på 88,6 prosent. Mange av utfordringene med punktligheten henger sammen med at kapasiteten i jernbanenettet på Østlandet er sprengt i rushtiden. Det er mange som skal av og på togene og det kjøres flere tog enn tidligere. I perioden 2010 til 2018 ble antall togtimer økt med omtrent 20 prosent. God utnyttelse av

infrastrukturen er god samfunnsnytte, men gir utfordringer med større slitasje på infrastrukturen og forsinkelser i togtrafikken. Feil på strekningen mellom Drammen og Lillestrøm får spesielt stor betydning da det påvirker 80 prosent av den samlede togtrafikken i landet. Utfordringer i trafikken her får således konsekvenser for flere banestrekninger og er en hovedårsak til at punktlighetsmål for 2019 ikke ble oppnådd.

Riktig nivå på fornyelser og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen er vesentlig for god punktlighet og regularitet over tid. Bane NOR arbeider systematisk med å sikre tilstrekkelige midler til fornyelser og vedlikehold, og at tilgjengelige midler prioriteres der de gir størst effekt.

Til tross for utfordringer med å nå punktlighetsmålene generelt, er det noen strekninger som viser en god utvikling i punktlighet. Lokaltogene på strekningen mellom Bergen og Arna har aller best resultat, med 97 prosent punktlighet i 2019. Arendalsbanen og Jærbanen har også god punktlighet i 2019 med henholdsvis 94,4 og 91,3 prosent. Jærbanen er et eksempel på at vedlikehold og oppgraderinger gir resultater. I 2016 ble kontaktledningsanlegget oppgradert på strekningen, noe som har bidratt til at punktligheten her har vært bra i årene etterpå.

Bane NOR skal i årene fremover bygge ut ERTMS («European Rail Traffic Management System»). ERTMS er et standardisert system i Europa for digitalisert signal- og trafikkstyring for jernbanen. Systemet skal erstatte dagens signalanlegg da de fleste anlegg har utdatert teknologi. I tillegg ventes ERTMS å gi økt sikkerhet og en mer stabil jernbaneinfrastruktur med høyere punktlighet. Over tid vil systemet kunne gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog og dynamisk styring av avstanden mellom togene. Erfaringer med ERTMS i Norge og andre land tilsier at antall feil reduseres og punktligheten øker. Som et ledd i planleggingen av utrulling av systemet, åpnet ERTMS-programmet et testlaboratorium på Nyland i oktober. Testlaboratoriet skal benyttes av leverandørene for deres testing av ERTMS-systemet, i tillegg til Bane NORs egen testing. ERTMS-programmet er omfattende, har høy kompleksitet og skal ferdigstilles gradvis frem til 2032.

Et viktig mål for Bane NOR er å sørge for mer jernbane for pengene. Foretaket skal være forretningsorientert og kontinuerlig arbeide med å sikre effektiv ressursbruk i alle prosesser. Effektiviseringsprogrammet Epoke 2023 ble igangsatt høsten 2019 og er starten på et kontinuerlig program for å redusere kostnader og øke produktiviteten over fem år. Dette skal frigjøre midler som vil bidra til å øke vedlikeholdsinnsetningen på jernbanen.

Første halvår 2019 ble virksomhet knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen, inkludert 1 200 medarbeidere, overdratt fra Bane NOR til Spordrift AS. Spordrift AS er et nyetablert og heleid datterselskap av Bane NOR SF, og overtok 1. juli 2019 drift og vedlikehold av alle jernbanestrekningene i Norge. Etablering av et eget selskap for drift og vedlikehold er et ledd i forberedelse for konkurranseutsetting. Planlegging av konkurranseutsetting er i gang og utsettingen vil skje gradvis frem mot 2027 da alle strekninger skal være konkurranseutsatt.

I 2019 markerte Bane NOR miljøåret sammen med Oslo kommune. I den forbindelse ble det gjennomført mange aktiviteter. Eksempelvis arrangerte Bane NOR i samarbeid med kommunen en åpen jernbanedag på Oslo S i august.

Våren 2019 kunne Bane NOR flytte inn i nytt hovedkontor i Schweigaardsgate 33 i Oslo. Bygget er BREEAM-NOR miljøsertifisert av Grønn Byggallianse. Byggherre Bane NOR Eiendom har lagt bærekraft til grunn for valg og prioriteringer i alle deler av design- og byggeprosessen. Byggets fasade og tak er dekket med solcellepaneler, med mål om å produsere 100 000 kWh i året, noe som vil dekke kjølebehovet i bygget. Et besøkssenter på gateplan skal gi besøkende et innblikk i Bane NORs historie, samfunnsansvar og fremtidsviser.

Styret benytter anledningen til å takke organisasjonen for et godt og omfattende arbeid i 2019.

Hendelser etter balansedag

Verdens helseorganisasjon erklærte 30. januar 2020 at det pågående covid-19-utbruddet har ført til en global folkehelsekrise, og 11. mars 2020 konstaterte organisasjonen at verdens befolkning står overfor en global pandemi.

I Norge har covid-19-utbruddet redusert den økonomiske aktiviteten kraftig. Foretaket har lagt stor vekt på å sikre driften slik at togframføring både for persontog og godstransport kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte de kommende måneder. Det er også stort fokus på å sikre best mulig gjennomføring av foretakets prosjektaktiviteter, hensyntatt myndighetenes rammer med begrenset reiseaktivitet, karantenebestemmelser og øvrige tiltak for å unngå smittespredning.

Ved avleggelse av årsregnskapet 22. april 2020, er det fortsatt stor usikkerhet knyttet til utviklingen i pandemien og konsekvensen av denne fremover. For Bane NOR medfører det risiko knyttet til kostnader og fremdrift i pågående prosjekter, samt risiko knyttet til inntekter i form av infrastrukturavgifter. For konsernets kommersielle aktiviteter kan det oppstå verdifall på fordringer, varige driftsmidler og utviklingseiendommer. Foretaket har gjennomført vurderinger av finansiell eksponering og risiko. Styrets vurdering er at både konsernet samlet sett og Bane NOR Eiendom AS isolert sett er godt rustet til å møte en økonomisk nedgangstid og har god evne til fortsatt drift.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2019 utgjorde 14 281 mill. kroner (2018: 15 208 mill. kroner) med et årsresultat på 427 mill. kroner (2018: 629 mill. kroner).

Driftsinntektene falt med 927 mill. kroner fra 2018 til 2019. Hovedårsaken er lavere salgsinntekter for eiendomsprosjekter. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 5 626 mill. kroner (2018: 5 134 mill. kroner). Kompensasjon for slitasje og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 5 590 mill. kroner (2018: 5 864 mill. kroner) av driftsinntektene. Dette er inntektsføring over anleggsmiddelets levetid der Bane NOR mottar tilskuddet i takt med investeringen. Andre driftsinntekter utgjorde 2 517 mill. kroner (2018: 2 308 mill. kroner) og består i hovedsak av kjørevegsavgifter og energiinntekter for salg av kjørestrøm til togselskaper. Resterende del av inntektene består av salgsinntekter fra eiendomsprosjekter på 548 mill. kroner (2018: 1 902 mill. kroner), der nedgangen fra fjoråret skyldes et særlig stort eiendomssalg i 2018.

Samlede driftskostnader i 2019 var 7 827 mill. kroner (2018: 8 208 mill. kroner). Nedgangen fra 2018 forklares i all hovedsak med reduserte prosjektkostnader på eiendomsprosjekter, og er knyttet til ovennevnte reduksjon i inntekter fra 2018 til 2019. Videre er deler av kostnadsreduksjonen engangseffekter hvorav innføring av ny offentlig tjenestepensjon vedtatt i juni 2019 er den største. Dette vedtaket medførte en endring i pensjonsplanen som ga en regnskapsmessig gevinst i 2019 på omtrent 400 mill. kroner.

Bane NOR videreførte i 2019 arbeidet for økt produktivitet og effektivisering i virksomheten. De viktigste tiltakene inngår i effektiviseringsprogrammet Epoke 2023. På inntektssiden er det fokus på kommersiell eiendomsutvikling og tilrettelegging for økte inntekter fra reklame og parkering. På kostnadssiden arbeides det med tiltak for effektivisering innenfor både stab-

og støttefunksjoner så vel som innenfor kjernevirksomheten. Videre forventes kostnadene til trafikkstyring å bli mindre kommende år gjennom en reduksjon av antall trafikkstyringssentraler fra åtte til tre.

Avskrivninger og nedskrivninger i 2019 var 5 979 mill. kroner (2018: 6 367 mill. kroner).

Finansinntekter på 134 mill. kroner (2018: 109 mill. kroner) består hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd og renteinntekt for leasing av fiber. Av finanskostnader på 242 mill. kroner (2018: 196 mill. kroner) utgjorde 88 mill. kroner renter på låneopptak i Bane NOR Eiendom, mot 127 mill. kroner i 2018.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 529 mill. kroner (2018: 659 mill. kroner). Resultat etter skatt ble 427 mill. kroner (2018: 629 mill. kroner). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 853 mill. kroner (2018: 281 mill. kroner). Her inngår en finansinntekt som i hovedsak består av utbytte fra Bane NOR Eiendom AS på 250 mill. kroner.

Bane NORs investeringer består i hovedsak av utbygging og fornyelse (oppgraderinger) av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2019 var 16 397 mill. kroner (2018: 13 552 mill. kroner).

Av investeringene utgjorde 2 934 mill. kroner (2018: 2 845 mill. kroner) fornyelser på jernbanen. Dersom man skal opprettholde infrastrukturens tekniske tilstand og unngå økt vedlikeholdsetterlep, er det beregnet at jernbanenettet krever årlig vedlikehold og fornyelser for 3,5 milliarder kroner. Måloppnåelse for punktlighet og regularitet på jernbanenettet forutsetter at den tekniske tilstanden forbedres. Et lavere nivå på fornyelser, samtidig med stadig økende trafikkbelastning på sentrale banestrekninger, gjør det mindre sannsynlig å nå disse målene.

Konsernets egenkapital per 31. desember 2019 er 10 948 mill. kroner. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Konsernets kontantbeholdning per 31. desember 2019 var 2 114 mill. kroner. Konsernet hadde ved utgangen av året en rentebærende gjeld på 4 801 mill. kroner (6 065 mill. kroner), knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Kontanter og bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 mill. kroner i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

I henhold til regnskapslovens paragraf 3-3a bekrefter styret at grunnlaget for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2019 er utarbeidet i samsvar med dette.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 853 mill. kroner for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 853 mill. kroner

Sikkerhet og HMS

Bane NOR forvalter kritisk nasjonal infrastruktur og styret legger stor vekt på sikker drift og høy beredskap. God risikostyring og høy beredskapsevne er viktig i en situasjon hvor foretaket gjennomfører et historisk høyt investeringsnivå og samtidig skal ha en forsvarlig

drift. I 2019 ble tiltak prioritert basert på risikovurderinger, herunder strekningsanalyser, tilstandsvurderinger og rasfarekartlegging. Verktøyet for denne type risikovurderinger er betydelig oppgradert og vil bli tatt i bruk i hele virksomheten fra mai 2020.

Det var tre dødsfall knyttet til Bane NORs virksomhet i 2019. En ungdom omkom og to ble skadet i den alvorlige ulykken på Filipstad i februar 2019. I mars 2020 ble foretaket ilagt et forelegg på 10 mill. kroner som følge av denne hendelsen. Blant de tiltak som vil bli gjennomført av Bane NOR er å gjennomgå og sikre korrekt områdesikring for alle driftsbanegårder, og risikovurdere materiellets klatrevennlighet med tanke på hensetting og behov for inspeksjon. De andre ulykkene med dødsfall var en kollisjon mellom tog og gravemaskin på Nordlandsbanen, samt et sammenstøt mellom tog og person (sistnevnte er fortsatt under politietterforskning og det er per dato uavklart om det er en ulykke eller en viljeshandling). Bane NOR arbeider kontinuerlig med tiltak for å ivareta sikkerheten i forbindelse med virksomheten.

Bane NOR arbeider for at de ansatte skal ha god helse og trives. Det arbeides systematisk med å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Gjennomsnittlig sykefravær i 2019 var 4,8 prosent.

Skader i virksomheten følges opp gjennom måleparametere, herunder blant annet H1-verdien som viser antall personskader med fravær per million arbeidstimer. For egne ansatte var resultatet 1,8 i 2019, mens tilsvarende verdi for entreprenørene i prosjektene var 4,0. H1-verdien for både entreprenører og egne ansatte har gått betydelig ned sett i forhold til 2018. Det systematiske arbeidet med å forebygge skader i drift og prosjekter vil fortsette i 2020. Bane NOR setter strenge krav til at leverandører etterlever regler og krav til HMS, etikk, ytre miljø og sosiale forhold, herunder konsernets krav til etisk og bærekraftig adferd.

Bane NOR er eksponert for betydelig cyber-risiko. Både i Norge og internasjonalt har trusselen om uautorisert tilgang til kritiske datasystemer fått mye oppmerksomhet de siste årene. Flere hendelser bekrefter at virksomheter kan bli påført stor økonomisk skade ved uautorisert tilgang inn i IKT-systemene. Bane NOR har derfor gjort betydelige oppgraderinger for å sikre kritiske IKT-løsninger i 2019. Arbeidet vil fortsette kommende år.

Finansielle og operasjonelle risikoforhold

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at størstedelen av selskapets årlige behov bevilges over statsbudsjettet. Tilgangen på likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet bestemmes i all hovedsak av dette, i tillegg til en driftskreditt i Norges Bank på 500 mill. kroner. For å sikre rasjonell fremdrift i prosjektene mener styret det vil være hensiktsmessig om foretaket får en økt driftskredittramme for å utjevne årlige svingninger i kostnadspådrag i prosjektene. Videre ble det i 2019 igangsatt et arbeid i Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å gjøre avtalestrukturen mellom partene mer resultatorientert slik at den i størst mulig grad underbygger målsettingene om kostnadseffektive løsninger. Likviditeten i eiendomsvirksomheten som utgjør den kommersielle delen av virksomheten er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter.

Dersom midler til fornyelse av jernbaneinfrastrukturen ikke økes, vil et stadig økende etterslep i vedlikehold gi økte kostnader på sikt og mer utilgjengelig infrastruktur som følge av flere feil. Anlegg som allerede har passert teknisk levetid krever økt vedlikehold for å fortsette tiltenkt funksjon. Infrastruktur med stort vedlikeholdsetterslep har flere feil og skaper

flere uforutsette driftsforstyrrelser. Dersom vedlikeholdsetterslep ikke reduseres, vil det medføre at fastsatte mål for punktlighet og regularitet lite trolig kan oppnås.

Det er betydelig økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, med stor avhengighet av eksterne aktører og krevende gjennomføring, i mange tilfeller med utfordrende grunnforhold. Kostnadsestimatene for mange av de prosjektene som nå er i byggefasen er satt flere år tilbake i tid, før blant annet tilgjengelighet og kapasitet i entreprenørmarkedet var kjent og før grunnforhold var fullstendig klarlagt. Det jobbes med å videreutvikle risiko- og økonomistyring i prosjektene som gjør at denne type risiko og tilhørende kostnader fanges opp tidligere. Gjennomføring av store utbyggingsprosjekter tett på ordinær drift gir ytterligere økt kompleksitet og medfører kostnadsrisiko.

Utbruddet av covid-19 i første kvartal 2020 har gitt økt risiko for merkostnader og forsinkelser i fremdrift for prosjektporteføljen.

Prosjektet for signal og trafikkstyring, ERTMS, har betydelig risiko. Prosjektet innebærer et betydelig element av utvikling av nye tekniske løsninger og har høy kompleksitet i tillegg til en rekke avhengigheter både internt i Bane NOR og eksternt mot andre aktører i jernbanesektoren. Det kreves samspill med andre nasjoner for at teknologien skal fungere over landegrensene, det er avhengigheter til andre aktører som trafikkelskaper og eiere av tog, og gjennomføringen krever godt samarbeid med leverandørene.

Bane NOR har i all hovedsak inntekter i NOK, samtidig som foretaket har noen utbetalinger i euro til hovedleverandører på prosjektet Follobanen. Det er imidlertid avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen verken for dette prosjektet eller ERMTS-programmet, siden kostnadsrammen ble fastsatt før 1. januar 2017. Bane NOR bærer selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter, men eksponeringen er begrenset ved at kontraktene i all hovedsak inngås i NOK.

Gjennom Bane NOR Eiendom AS er konsernet eksponert for renterisiko. Rentesikringsavtaler benyttes for å redusere renterisikoen i konsernet.

Bane NOR har sikret innkjøp av energi gjennom terminkontrakter. Samtidig er salg av energi for togfremføring sikret mot togselskapene. Dette gjør at Bane NOR er lite eksponert for svingninger i energiprisene.

Finansiell risiko knyttet til pensjon er redusert ved at Bane NOR har lukket ytelses-pensjonsordningen i Statens pensjonskasse. Ved utløpet av 2019 har omtrent 54 prosent av konsernets ansatte fortsatt en ytelsesbasert pensjonsordning. Det er følgelig fortsatt risiko for svingninger i forpliktelsen ved endringer i beregningsforutsetninger og øvrige endringer.

Foretaksstyring i Bane NOR

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse og foretaket legger til grunn «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» (www.nues.no), så langt den passer.

Styret har det overordnede ansvaret for foretaksstyringen i Bane NOR og har fastsatt policy for eierstyring og foretaksledelse. Policy for eierstyring og foretaksledelse er en del av Bane NORs styrende dokumenter og skal gjøre konsernet i stand til å levere på sitt samfunnsoppdrag ved å klargjøre rollefordeling mellom eier, styret og administrasjonen og etablere rammer for hvordan konsernet ledes og styres.

For nærmere redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse i Bane NOR vises det til eget avsnitt i årsrapporten.

Bærekraft

Bane NORs samfunnsoppdrag er å utvikle og forvalte det nasjonale jernbanenettet. Bane NOR har en viktig rolle med tanke på å løse transportutfordringene i og rundt de store byene, og miljø- og klimautfordringene. Det er viktig for Bane NOR, som en fremtidsrettet samfunnsaktør og ansvarlig byggherre, å sikre at foretaket driver økonomisk og etisk forsvarlig.

Bane NOR har i 2019 jobbet videre med å samordne og forsterke konsernets arbeid med bærekraft. Arbeidet omfatter alle relevante områder innenfor samfunnsansvar, herunder miljø, menneskerettigheter, arbeidsrettigheter og krav til leverandører, samt antikorrupsjon og habilitet. For nærmere beskrivelse av foretakets arbeid med de ulike områdene vises det til bærekraftsrapporten.

Bane NORs bærekraftsrapport for 2019 er utarbeidet etter hovedprinsippene i den internasjonale standarden GRI (Global Reporting Initiative). Bane NOR har gjennomført en vesentlighetsanalyse og sammen med interessentene prioritert de temaene hvor selskapet i størst grad kan bidra til langsiktig verdiskaping gjennom sin kjernevirksomhet. Temaenes vesentlighet for Bane NOR, arbeidet med disse og tiltak som er igangsatt er beskrevet nærmere i konsernets bærekraftsrapport for 2019. I årets rapport har Bane NOR utvidet antall indikatorer det rapporteres på, samt knyttet foretakets arbeid med bærekraft opp mot FNs bærekraftsmål.

Styret i Bane NOR legger stor vekt på å forsterke arbeidet med bærekraft i foretaket og å videreutvikle dokumentasjon og rapportering. Styret er fornøyd med at foretaket viser en god progresjon i bærekraftsrapporteringen og vil prioritere dette arbeidet også fremover.

Forskning og utvikling

Arbeidet med forskning og utvikling i Bane NOR skal sikre kompetanse til å ta riktige beslutninger på et faglig godt forankret grunnlag og å sikre fremtidsrettede teknologiske løsninger.

Foretaket arbeider med å sikre kunnskap til drift, vedlikehold og bygging av infrastrukturen på en fremtidsrettet og kostnadseffektiv måte. Innføring av ny teknologi og infrastruktur gir utfordringer når det kombineres med bruk av eksisterende infrastruktur. Kontinuerlig overvåkning gir nye muligheter for vedlikehold som bidrar til økt levetid og redusert ressursbehov. Nye løsninger og materialvalg bidrar til ytterligere å forsterke dette. Arbeidet skal understøtte målsettingene om effektiv og sikker trafikkavvikling med høy punktlighet og forutsigbarhet.

Bane NOR har utviklet et system som gjør at togene sparer store mengder strøm. Moderne tog kan produsere strøm under bremsing. Med enkel teknologi er det mulig å måle nøyaktig strømforbruk på togene hvor som helst i Europa. Bane NOR er leder for det europeiske ERESS-samarbeidet som forvalter teknologien og som styres fra Bane NORs lokaler i Oslo. Over 50 togselskap i sju land omfattes i dag av samarbeidet.

HR og organisasjon

Ved utgangen av 2019 var det 3 468 ansatte i Bane NOR SF. Antall kvinner totalt i foretaket utgjorde 35 prosent. Kvinneandelen i konsernledelsen var 50 prosent og kvinneandelen i styret er 57 prosent.

Bane NOR arbeider for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre all form for diskriminering og trakassering. Dette er tydeliggjort i foretakets verdier og styrende dokumenter og vektlegges ved gjennomføring av aktiviteter som ledertrening, rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, samt ved å sikre like utviklingsmuligheter for alle. Gjennom tydelige retningslinjer, forebyggende arbeid og god oppfølging av varsler, ønsker konsernet å hindre trakassering og uønsket adferd blant både fast ansatte og innleide. Alle medarbeidere gjennomfører e-læring om etikk og samfunnsansvar én gang i året.

Arbeidet med å sikre riktig kompetanse har høy prioritet, og i 2019 ble det gjennomført en overordnet kompetansekartlegging på tvers av konsernet. Tiltak for å tiltrekke og utvikle nødvendig kompetanse og kapasitet pågår kontinuerlig. Det er viktig at det eksisterer et godt utdanningstilbud innenfor konsernets kjerneområder, både for fagarbeidere og innenfor høyere utdanning. Avdelingene for jernbanefag og trafikkutdanning ved Norsk jernbaneskole ble overført fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR 1. januar 2019. Bane NOR bidrar gjennom aktiv tilstedeværelse på utvalgte utdanningsinstitusjoner, samt foretakets toårig trainee-program, til å sikre attraktivitet blant studenter og nyutdannede ingeniører. Det ble i 2019 satt i gang et omfattende ledertreningsopplegg for alle ledere i Bane NOR, der formålet er å sikre tilstrekkelig ledelseskompetanse i hele organisasjonen. Foretaket er i prosess med å definere og implementere tydelige karriere- og utviklingsstiger for medarbeidere.

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Den langsiktige planen for utvikling av jernbanenettet er nedfelt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP). NTP og tilhørende handlingsprogram viser prioriteringer av tiltak, basert på strategiske valg og vurderinger av hvilke effekter de ulike prosjektene vil ha for kundene for kommende seksårsperiode. Den økonomiske rammen i NTP og handlingsprogrammet er høyere enn tidligere og legger til rette for videre utvikling av jernbaneinfrastrukturen. Arbeidet med ny Nasjonal Transportplan for perioden 2022-2033, har pågått i 2019 og vil fortsette utover i 2020. For Bane NOR er viktige prioriteringer i dette arbeidet å videreføre igangsatte utbyggingsprosjekter på en rasjonell måte, samt sikre tilstrekkelig midler til vedlikehold av eksisterende infrastruktur. En viktig del av gjenstående arbeid med NTP er optimalisering av prosjekter i planfasen for å kunne prioritere og gjennomføre prosjekter med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Situasjonen med utbruddet av covid-19 gir økt usikkerhet knyttet til forutsetninger for gjennomføring av foretakets aktiviteter. Styret vil fremover ha særlig fokus på stabil drift og togframføring, kostnader og fremdrift for foretakets store utbyggingsprosjekter, samt sikre soliditet og likviditet i foretakets kommersielle eiendomsaktivitet.

Styret i Bane NOR legger vekt på å sikre foretaket forutsigbarhet og rammebetingelser som gir grunnlag for god utvikling og drift av norsk jernbaneinfrastruktur. Et ledd i dette arbeidet vil være å videreutvikle avtalestrukturen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR slik at strukturen blir mest mulig resultatorientert. Arbeidet med å sikre at jernbanen bygges, driftes og vedlikeholdes så målrettet, sikkert og kostnadseffektivt som mulig, vil bli videreført med full styrke fremover.

Oslo, 22. april 2020

Siri Beate Hatlen
styrets leder

Olaf Trygve Melbø
nestleder

Toril Nag
styremedlem

Baard Haugen
styremedlem

Torfinn Håverstad
styremedlem

Solbjørg Engeset
styremedlem

Ane Rongen Breivega
styremedlem

Gorm Frimannslund
konsernsjef

Tall i millioner kroner

Resultatregnskap

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		Note	2019	2018
5 626	5 134	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	5 626	5 134
5 590	5 864	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	5 590	5 864
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	2	548	1 902
2 516	1 743	Andre driftsinntekter	1	2 517	2 308
13 732	12 742	Sum driftsinntekter		14 281	15 208
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	468	1 267
363	399	Varekostnad		364	399
1 987	2 745	Lønns- og personalkostnad	3, 18, 24	2 469	2 726
2 560	1 679	Maskinleie, materiell og vedlikehold	4	1 948	1 815
2 545	2 002	Andre driftskostnader	4	2 579	2 000
7 456	6 825	Sum driftskostnad		7 827	8 208
5 633	5 900	Avskrivninger og nedskrivninger	9, 10, 13	5 979	6 367
643	16	Driftsresultat		475	633
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	11	162	114
383	339	Finansinntekter	5	134	109
156	69	Finanskostnader	5	242	196
227	271	Netto finansresultat		-108	-87
870	287	Ordinært resultat før skattekostnad		529	659
17	6	Skattekostnad på ordinært resultat	7	102	30
853	281	Årsresultat		427	629

Tall i millioner kroner

Balanse

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018	Eiendeler	Note	2019	2018
319	244	Øvrige immaterielle eiendeler	10	313	232
319	244	Sum immaterielle eiendeler		313	232
32 025	32 167	Grunneiendom, bygninger mv.	9	39 658	39 854
84 849	86 662	Infrastruktur	9	84 849	86 662
44 478	32 880	Anlegg under utførelse	9	45 266	33 398
1 062	822	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	9	1 216	942
162 414	152 531	Sum varige driftsmidler		170 989	160 856
8 190	7 705	Investeringer i datterselskap	11	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	11	846	1 035
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		76	72
661	490	Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler	12, 15	534	558
8 851	8 195	Sum finansielle anleggsmidler		1 456	1 664
171 584	160 970	Sum anleggsmidler		172 757	162 752
0	0	Utviklingseiendom	13	3 904	4 274
876	665	Varelager	13	876	665
876	665	Sum varer		4 781	4 940
247	667	Kundefordringer	12	587	914
6 776	6 888	Andre fordringer	1, 12, 15	6 140	7 577
7 023	7 554	Sum fordringer		6 726	8 491
1 846	1 779	Bankinnskudd	14	2 114	1 899
9 745	9 999	Sum omløpsmidler		13 621	15 330
181 329	170 969	Sum eiendeler		186 378	178 082

Tall i millioner kroner

Balanse

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018	Egenkapital og gjeld	Note	2019	2018
9 002	9 002	Innskuddskapital	16	9 002	9 002
9 002	9 002	Sum innskutt egenkapital		9 002	9 002
2 011	967	Annen egenkapital	16	1 945	1 280
2 011	967	Sum opptjent egenkapital		1 945	1 280
11 013	9 969	Sum egenkapital		10 948	10 283
161 586	151 804	Leveringsforpliktelse	17	161 586	151 804
1 801	3 110	Pensjonsforpliktelser	18	2 242	3 110
8	3	Utsatt skatt	7	363	384
1 937	1 997	Andre avsetninger for forpliktelser	19	1 937	1 997
165 332	156 915	Sum avsetninger for forpliktelser		166 128	157 295
428	0	Langsiktig rentebærende gjeld	15, 20	3 950	3 150
428	0	Sum annen langsiktig gjeld		3 950	3 150
0	0	Kortsiktig rentebærende gjeld	20	851	2 915
1 082	1 235	Leverandørgjeld	15	1 281	1 355
8	7	Betalbar skatt	7	136	73
127	138	Skyldige offentlige avgifter		162	138
3 339	2 705	Annen kortsiktig gjeld	15, 22	2 923	2 873
4 556	4 085	Sum kortsiktig gjeld		5 352	7 354
170 317	161 000	Sum gjeld		175 431	167 799
181 329	170 969	Sum egenkapital og gjeld		186 378	178 082

Oslo, 22. april 2020

Siri Hatlen
Styrets leder

Olaf Melbø
Nestleder

Ane Rongen Breivega
Styremedlem

Baard Haugen
Styremedlem

Torfinn Håverstad
Styremedlem

Solbjørg Engeset
Styremedlem

Toril Nag
Styremedlem

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Tall i millioner kroner

Kontantstrømoppstilling

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2019	2018		2019	2018
		Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
870	287	Resultat før skattekostnad	529	659
-11	-8	Periodens betalte skatt	-77	-33
-532	-2	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom	-247	-738
5 633	5 900	Avskrivninger og nedskrivninger	5 979	6 367
-5 590	-5 864	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-5 590	-5 864
0	0	Resultatandel felleskontrollert virksomhet	-162	-114
-211	-133	Endring i varelager	-211	-133
420	-412	Endring i kundefordringer	327	-219
503	793	Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet *	503	793
-153	40	Endring i leverandørgjeld	-74	79
		Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i		
-680	9	pensjonsordninger	-663	9
-22	-22	Kalkulatorisk rente langsiktig fordring (fiber)	-22	-22
254	-130	Endring i andre tidsavgrensingsposter	-11	-74
481	456	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	281	710
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
76	0	Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler	2 471	494
-15 629	-13 119	Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler	-17 014	-14 376
-45	-5	Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak	-31	-46
	0	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	-4	-15
50	144	Innbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	51	144
-200	-20	Utbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	-5	-46
-15 748	-13 000	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-14 532	-13 846
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
15 334	13 434	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	15 334	13 434
0	0	Innbetalinger ved opptak av gjeld	2 350	4 950
0	0	Utbetalinger ved nedbetaling gjeld	-3 600	-4 847
0	-998	Utbetalinger av egenkapital	0	-998
0	0	Innbetalinger av utbytte og konsernbidrag	382	282
15 334	12 436	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	14 466	12 821
67	-107	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	215	-315
1 779	1 886	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	1 899	2 214
1 846	1 779	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	2 114	1 899

* Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet vedrører midler som er benyttet til både drift og investeringer i foretaket. Vederlaget utbetales påfølgende år.

Note 01 Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018	Inntekter fordelt på kategori	2019	2018	
5 626	5 134	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	5 626	5 134	
5 590	5 864	Kompensasjon for slit og elde*	5 590	5 864	
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	548	1 902	
112	18	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	112	18	
332	380	Energiinntekter	332	380	
341	337	Kjørevegsavgift	341	337	
515	449	Stasjonsopphold	515	449	
532	2	Salgsgevinster**	167	103	
67	0	Undervisningstjenester***	67	0	
188	141	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	860	806	
428	415	Andre driftsinntekter	123	215	
13 732	12 742	Sum inntekter	14 281	15 208	
2019	2018	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2019	2018	
8 981	9 185	Infrastruktur	8 991	9 185	
1 004	493	Utbygging	1 004	493	
1 143	1 265	Kunde og trafikk	1 143	1 265	
656	571	Digitalisering og teknologi	656	571	
1 603	865	Eiendom	2 143	3 332	
344	363	Administrasjon og støttefunksjoner	344	363	
13 732	12 742	Sum inntekter	14 281	15 208	

*Kompensasjon for slit og elde vedrører inntektsføring av investeringstilskudd i takt med avskrivninger av eiendelene som investeringstilskuddene har finansiert. Jf. note 17 og prinsippnote om leveringsforpliktelse.

**Salgsgevinster i Bane NOR SF vedrører salg av enkelteiendommer til Bane NOR Eiendom Konsern til virkelig verdi. Virkelig verdi er fastsatt av uavhengig aktør. Enkelteiendommene er regnskapsført til virkelig verdi i mottakende selskap. Gevinstene er eliminert i Bane NOR SF Konsern. Resultatføring i Bane NOR SF Konsern er utsatt til et eventuelt fremtidig salg ut av Bane NOR SF Konsern.

***Fra 2019 har Bane NOR SF overtatt enhetene for jernbanefag og trafikkopplæring ved Norsk jernbaneskole fra Jernbanedirektoratet.

Tall i millioner kroner

Bane NOR SF har mottatt vederlag fra Jernbanedirektoratet, som regnskapsmessig er behandlet som følger:

	Opptjent vederlags inntekt*	Endring uopptjent inntekt**	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leveringsforpliktelse	2019	
K01-avtalen		-268	-50	4 427	2 893	7 002
K03-avtaler				487	1 140	1 627
K04-avtaler				631	10 851	11 481
K03/K04-hybridavtaler				52	449	501
K03- og 04-avtaler						0
K02-avtaler				29		29
K05-avtaler						0
Sum vederlag		-268	-50	5 626	15 334	20 642
						2018
K01 avtalen			70	4 458	2 779	7 308
K03 avtaler			0	468	1 120	1 588
K04 avtaler			0	101	9 044	9 145
K03/K04 hybridavtaler			0	73	491	564
K03 og 04 avtaler			-205	0	0	-205
K02 avtaler			0	18	0	18
K05 avtaler			0	16	0	16
Sum vederlag			-135	5 134	13 434	18 434

*Opptjent vederlagsinntekt vedrører merproduksjon K01 fornyelse.

**Uopptjent inntekt vedrører delvis vederlag som det ikke ble inngått avtaler med Jernbanedirektoratet om bruken av i det enkelte år og delvis vederlag knyttet til inngåtte avtaler, der ikke alle midler er produsert for i det enkelte år.

Note 02 Eiendomsprosjekter

Konsernet har flere utviklingsprosjekter gjennom egne datterselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet. Nedenfor er en oversikt over de vesentligste prosjektene som har generert byggherregevinster i form av inntekter/kostnader, enten ved realisasjon/salg eller løpende avregning.

Utviklingsprosjektene til Bane NOR Eiendom-konsernet aktiveres i balansen som utviklingseiendom for salg, jf. note 13. Næringsbygg og boliger inntektsføres etter løpende avregning først når kontrakt for salg er inngått (iht. inntektsføring av anleggskontrakter), jf. omtale i prinsippnote om anleggskontrakter. Henførbare merverdier er inkludert i beregningen av av fullføringsgrad og netto prosjektresultat.

I tillegg har Bane NOR Eiendom konsernet et betydelig antall prosjekter organisert som felleskontrollerte virksomheter med andre eiendomsaktører. Disse prosjektene (selskapene) konsolideres ikke, men bokføres etter egenkapitalmetoden, jf. note 11.

Bane NOR Konsern

Prosjekt	Salgsinntekter	Prosjekt-kostnader	2019
Schweigaards gate 33 (næring, Oslo)	73	-40	33
Schweigaards gate 40-46 (næring, Oslo)	13	0	13
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	195	-181	14
Riverside (boliger, Fredrikstad)	267	-247	20
Sum	548	-468	80
			2018
Schweigaards gate 33 (næring, Oslo)	1 609	-1 004	605
Hollenderkvartalet (boliger, Oslo)	293	-263	30
Sum	1 902	-1 267	635

Tall i millioner kroner

Note 03 Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Lønnskostnader	2019	2018
2 942	3 063	Lønninger	3 350	3 063
384	417	Arbeidsgiveravgift	442	417
-79	507	Pensjonskostnader	-36	507
29	34	Andre ytelser	24	34
-1 288	-1 275	Aktiverte lønnskostnader	-1 310	-1 294
1 987	2 745	Sum lønnskostnader	2 469	2 726
3 967	4 441	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	4 567	4 441

For ytelser til styre og ledelse henvises til note 24 Lederlønnserklæring. Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til konsernsjef, styrets leder eller andre nærstående parter.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	2019	2018
1,3	2,2	Lovpålagt revisjon	3,1	3,4
0,1	0,0	Andre attestasjonstjenester	0,5	0,3
0,0	0,0	Skatterådgivning	0,0	0,0
7,6	1,2	Andre tjenester*	7,6	1,2
9,0	3,4	Sum kostnadsført	11,2	4,9

* Valgt revisor har bistått ERTMS programmet med prosjektstøtte. Arbeidet har inkludert fasilitering av endringsprosesser og organisasjonsutvikling, samt løpende bistand til prosjekt- og programstyring.

Note 04 Spesifikasjon av driftskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Maskinleie, materiell og vedlikehold	2019	2018
135	237	Leie av maskiner, inventar o.l.	170	237
213	163	Verktøy, inventar og driftsmateriell	241	163
271	245	Reparasjon og vedlikehold	444	387
1 941	1 034	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	1 092	1 028
2 560	1 679	Sum maskinleie, materiell og vedlikehold	1 948	1 815
2019	2018	Andre driftskostnader	2019	2018
1	1	Frakt- og transportkostnader	1	1
111	111	Energikostnader vedrørende produksjon	111	111
761	734	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	513	490
334	221	Konsulenttjenester	316	229
350	255	Andre fremmede tjenester	387	261
63	114	Kurs-, møte- og kontorkostnader	77	129
55	62	Telefon, datasamband, porto o.l.	60	65
61	64	Drift av egne transportmidler og maskiner	68	64
95	99	Reise, diett, bilgodtgjørelse	113	99
332	265	Kompensasjon til togselskaper	332	265
383	76	Andre kostnader	602	286
2 545	2 002	Sum andre driftskostnader	2 579	2 000

Note 05 Spesifikasjon av finansinntekter og finanskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
		Finansinntekter		
68	50	Renteinntekter fra eksterne	77	69
8	0	Renteinntekter fra andre konsernselskaper	0	0
22	22	Finansinntekt finansiell leasing fiberkabler	22	22
28	11	Agio	28	11
250	250	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0
7	6	Andre finansinntekter	7	7
383	339	Sum finansinntekter	134	109
		Finanskostnader		
0	0	Gjeldsrenter	88	127
5	0	Rentekostnad til andre konsernselskaper	0	0
71	63	Finanskostnad nåverdijustering usikre forpliktelser	71	63
73	0	Andre rentekostnader	73	0
5	4	Agio	5	4
2	1	Andre finanskostnader	4	1
156	69	Sum finanskostnader	242	196

Note 06 Transaksjoner med nærstående parter

Bane NOR SF er eid 100 prosent av staten ved Samferdselsdepartementet. Den norske stat med underliggende selskaper, direktorater og etater er følgelig nærstående med foretaket. Videre er selskaper innad i konsernet, herunder felleskontrollerte virksomheter, samt styrerepresentanter og medlemmer i foretakets og datterselskapenes ledergrupper nærstående parter.

Egenkapitaltransaksjoner med Samferdselsdepartementet er omtalt i note 8 og 16, samt i prinsippnotene.

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i note 24, og mellomværende med konsernselskaper er omtalt i note 15. For konsernet opplyses det ikke om transaksjoner som er eliminert i konsernregnskapet.

Konsernets transaksjoner med nærstående parter, utover det som er opplyst i øvrige noter:**a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd:**

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
20 642	18 434	<i>Vederlag (offentlige tilskudd)</i>	20 642	18 434
		Jernbanedirektoratet		
		<i>Salg av varer og tjenester</i>		
1 188	916	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	1 502	1 226

b) Kjøp av varer og tjenester:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
3	0	Jernbanedirektoratet	3	0
483	388	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	575	388

c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet (jf. note 15 for opplysninger innad i konsernet):

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
4 819	5 054	<i>Kortsiktige fordringer</i>	4 819	5 057
135	116	Jernbanedirektoratet	191	266
		Operatører underlagt Samferdselsdepartementet		
		<i>Kortsiktig gjeld</i>		
0	55	Samferdselsdepartementet	0	55
6	0	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	7	0

Tall i millioner kroner

Note 07 Skatt

Morselskapet Bane NOR SF har skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd. Foretaket har ikke erverv til formål. Foretaket har likevel begrenset skatteplikt for økonomisk virksomhet etter skatteloven § 2-32 annet ledd. Skattepliktige inntekter i morselskapet vedrører i hovedsak kommersiell utleie av eiendom, inntekter fra kraftsalg som ikke relateres til foretakets infrastrukturvirksomhet, samt inntekter fra finansiell utleie av fiberkabler.

Øvrige konsernselskaper er underlagt normal skatteplikt.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
		Årets skattekostnad i resultatregnskapet		
12	6	Betalbar skatt	140	72
5	0	Endring i utsatt skatt	-38	-42
17	6	Skattekostnad i resultatregnskapet	102	30
		Betalbar skatt i balansen		
12	6	Årets betalbare skatt	140	72
-4	1	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-4	1
8	7	Betalbar skatt i balansen	136	73
		Avstemming fra nominell til faktisk skattesats		
870	287	Ordinært resultat før skattekostnad	529	659
191	63	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%/23%)	116	152
		<i>Justert for skatteeffekten av følgende poster:</i>		
-55	-55	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	-7	-148
0	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	-36	-25
-124	0	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	-3	0
4	-1	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	4	20
1	-1	Andre poster	28	31
17	6	Skattekostnad	102	30
2 %	2 %	Effektiv skattesats	19 %	4 %

Beregning av utsatt skatt:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
		Midlertidige forskjeller		
37	13	Anleggsmidler	-384	-438
0	0	Varer inkludert utviklingseiendom	1 547	1 752
0	0	Øvrige omløpsmidler	13	-27
0	0	Gevinst- og tapskonto	533	552
0	0	Underskudd til fremføring	-34	-28
0	0	Andre poster	-23	-65
37	13	Grunnlag for utsatt skatt	1 652	1 746
8	3	Utsatt skatt i balansen	363	384

En del av konsernets merverdier vedrører eiendom båndlagt til jernbaneformål. Det er ikke avsatt for utsatt skatt relatert til disse merverdiene, og merverdiene er ikke inkludert i midlertidige forskjeller.

Tall i millioner kroner

Note 08 Virksomhetsoverdragelser

Det ble gjennomført to virksomhetsoverdragelser i Bane NOR SF i 2019. Virksomhetsoverdragelsene er gjennomført til virkelig verdi.

I desember 2018 ble det inngått avtale om virksomhetsoverdragelse fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR SF. Overdragelsen omfattet alle ansatte tilknyttet enhetene for jernbanefag og trafikkopplæring ved Norsk jernbaneskole, samt øvingsanlegg, maskiner og transportmidler, reservedeler og driftsløsøre. Overtakelsen fant sted 1. januar 2019.

Virkelig verdi av overtatte eiendeler og forpliktelser per 1. januar 2019, etter gjennomført pro & contra oppgjør:

Immaterielle eiendeler	19
Varige driftsmidler	59
Netto verdi av virksomheten	78
Pensjonsforpliktelser	35
Leveringsforpliktelse	36
Annen kortsiktig gjeld	5
Overtatt gjeld	76
Vederlag	2

I juni 2019 ble det inngått avtale om virksomhetsoverdragelse fra Bane NOR SF til det heleide datterselskapet Spordrift AS. Overtakelsen fant sted 1. juli 2019.

Virkelig verdi av overdratte eiendeler og forpliktelser per 1. juli 2019, etter gjennomført pro & contra oppgjør:

Immaterielle eiendeler	175
Varige driftsmidler	20
Netto verdi av virksomheten	195
Pensjonsfordring. Jf. beskrivelse i note 20	-428
Pensjonsforpliktelser	472
Annen kortsiktig gjeld	116
Kortsiktig gjeld til Spordrift AS	-116
Overdratt gjeld	45
Vederlag	150

Vederlaget ble gjort opp ved konvertering av fordring på kjøpesum til aksjeinnskudd i Spordrift AS.

Regnskapsmessig gevinst 195 mill. kr for Bane NOR SF er inkludert i uopptjent inntekt. Resultatføring vil skje ved tidspunkt for salg ut av Bane NOR SF Konsern.

Tall i millioner kroner

Note 09 Varige driftsmidler

Bane NOR SF	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	32 359	97 376	32 880	1 048	163 663
Tilgang	0	49	15 541	4	15 594
Overføringer mellom anleggsgrupper	107	3 430	-3 914	377	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-29	0	-29
Avgang	-143	35	0	-29	-137
Anskaffelseskost 31.12.	32 323	100 890	44 478	1 400	179 091
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	192	10 714	0	225	11 131
Årets avskrivninger	106	5 329	0	131	5 566
Avgang	0	-2	0	-18	-20
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	298	16 041	0	338	16 677
Sum balanseført verdi 31.12.	32 025	84 849	44 478	1 062	162 414

Forventet økonomisk levetid	20-50 år	20-50 år	3-10 år
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

Driftsmiddel	Årlig leie
Maskiner	104
Bygninger	732

Morselskapet Bane NOR SF har gjennom sitt samfunnsoppdrag ansvar for utbygging av ny jernbaneinfrastruktur i Norge. Foretaket har i denne egenskap en rekke pågående større og mindre utbyggingsprosjekter. Påløpte kostnader relatert til utbyggingsprosjekter aktiveres løpende som anlegg under utførelse.

Status på foretakets største, pågående utbyggingsprosjekter, med investeringsramme > 500 mill. kr, var per desember 2019:

Prosjekt	Produksjon i		Prognose ferdigstillelse
	2019	Fremdrift i %	
Oslo–Ski, Follobanen	6 432	82 %	des. 2022
ERTMS	1 161	12 %	des. 2032
Sandbukta–Moss–Såstad	723	19 %	des. 2024
Venjar–Langset	1 112	27 %	des. 2023
Arna–Fløyen (Ulriken tunnel)	748	60 %	jun. 2023
Drammen–Kobbervikdalen	612	10 %	des. 2025
Nykirke–Barkåker	200	7 %	okt. 2024
Sum	10 988		

Tall i millioner kroner

Bane NOR Konsern	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	43 597	97 376	33 458	1 323	175 754
Tilgang	127	49	16 038	66	16 280
Overføringer mellom anleggsgrupper	310	3 430	-4 117	377	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	0	0	0	0	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-29	0	-29
Avgang	-249	35	-24	-29	-267
Anskaffelseskost 31.12.	43 785	100 890	45 326	1 737	191 738
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	3 743	10 714	60	382	14 899
Årets avskrivninger	384	5 329	0	157	5 870
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Avgang	0	-2	0	-18	-20
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	4 127	16 041	60	521	20 749
Sum balanseført verdi 31.12.	39 658	84 849	45 266	1 216	170 989

Forventet økonomisk levetid	10-50 år	20-50 år	2-10 år
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

<i>Driftsmiddel</i>	Årlig leie
Maskiner	139
Bygninger	484

Konsernets balanseførte verdier på bygninger og tomter inkluderer merverdier knyttet til tingsinnskudd av Bane NOR Eiendom AS som ble gjennomført til virkelig verdi.

Ved årsslutt i 2019 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på tomter og bygninger. Nedskrivningsvurderingen er gjort med grunnlag i verdivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verdivurderinger innhentet per 31. desember 2019 viser at det er en positiv verdiutvikling for den samlede eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer.

Etter en konkret vurdering, er det ikke identifisert enkelteiendommer med behov for nedskrivning av bokført verdi.

Note 10 Immaterielle eiendeler

	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Bane NOR SF			
Anskaffelseskost 01.01.	275	18	293
Tilgang	94	19	113
Overføringer til/fra varige driftsmidler	29	0	29
Anskaffelseskost 31.12.	398	37	435
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	43	6	49
Årets avskrivninger	60	7	67
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	103	13	116
Sum balanseført verdi 31.12.	295	24	319

Goodwill knytter seg til verdi av medarbeidere i Bane NOR Eiendom AS overført til Bane NOR SF i 2017, og til verdier overtatt i virksomhetsoverdragelse av Norsk jernbaneskole fra Jernbanedirektoratet i 2019. Jf. beskrivelse i note 8. Avskrivningstid for immaterielle eiendeler er fem år, med unntak av der levetiden på eiendelen er vurdert å være vesentlig lengre.

	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Bane NOR SF Konsern			
Anskaffelseskost 01.01.	275	0	275
Tilgang	98	19	117
Overføringer til/fra varige driftsmidler	29	0	29
Anskaffelseskost 31.12.	402	19	421
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	43	0	43
Årets avskrivninger	61	4	65
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	104	4	108
Sum balanseført verdi 31.12.	298	15	313

Note 11 Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

Bane NOR SF

Alle datterselskap har forretningskontor i Oslo, og eier-/stemmeandel er 100%

Datterselskap

Bane NOR Eiendom AS
Bane NOR Serviceeiendom AS
Spordrift AS

Bane NOR Konsern

Konsernets øvrige datterselskaper og felleskontrollerte virksomheter er eiet via Bane NOR Eiendom AS, som er morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet.

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Alle datterselskap har forretningskontor i Oslo, og eier-/stemmeandel er 100%.

Selskap

Bne 20legend AS
Bne 254 Vikersund AS
Bne Arboalleen 23 AS
Bne Asker AS
Bne Brueland AS
Bne C6 AS
Bne Cecilienborg AS
Bne Egersund AS
Bne Foss Eikeland AS
Bne Frodegaten 23 AS
Bne Ganddal AS
Bne Holmestrand Bolig AS
Bne Horten AS
Bne Hvalstad Bolig AS
Bne Hvalstad Næring AS
Bne Hvalstad Parkering AS
Bne Kanalhotellet AS
Bne Kløfta Bolig AS
Bne Lagårdsveien felt G AS
Bne Lagårdsveien felt I AS
Bne Lagårdsveien Veiareal AS
Bne Langhus AS
Bne Lierstranda AS
Bne Lisleby Utvikling AS

Selskap

Bne Nordfjordeid AS
Bne Nye Nybyen AS
Bne Orkanger AS
Bne Paradis 1 AS
Bne Parkering AS
Bne Riverside AS
Bne Schweigaardsgate 35-51 AS
Bne Schweigaardsgate 40-46 AS
Bne Schweigaardsgate 51 I AS
Bne Schweigaardsgate 51 II AS
Bne Schweigaardsgate 51 III AS
Bne Schweigaardsgate 51 IV AS
Bne Ski Jernbanesvingen AS
Bne Ski Vestveien AS
Bne Ski Vestveien Sør AS
Bne Stryn AS
Bne Strømmen AS
Bne Tangen AS
Bne Voss Fengselstomta AS
Bne X6 AS
Bne Ynwa AS
Bne Økern AS
Brakerøya Tomteselskap AS
Byterminalen Stavanger AS

Selskap

Drammen Stasjon A1 AS
Drammen Stasjon A3 AS
Drammen Stasjon Hotell AS
Drammen Stasjon Kontor AS
Fosnagaten 12 AS
Grenstølveien 40 AS
Grønland 21 AS
Inkubator Sundland AS
Jernbanebrygga 63 AS
Jernbaneveien 27 AS
Lierstranda Tomteselskap AS
Moss Tomteselskap AS
Paradis Boligutvikling 1B AS
Paradis Boligutvikling 2 AS
Paradis Næring 1 AS
Professor Smiths Hage Utvikling AS
Quadrum AS
Skien Brygge AS
Skøyen Knutepunkt Utvikling AS
Strandgata Moss 25 og 27 AS
Sundland Eiendom AS
Trolløya Eiendom AS
Trondheim Sentralstasjon Utvikling AS
Trondheim Stasjonscenter Gryta AS

Tall i millioner kroner

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Navn	Forretnings- kontor	Eier-/stemme- andel, %
Bellevue Utvikling AS	Fredrikstad	50 %
Devoldholmen Utvikling AS	Oslo	50 %
Drammen Helsepark AS	Drammen	50 %
Gjøvik Utvikling AS	Gjøvik	50 %
Grefsen Utvikling AS	Oslo	50 %
Hinna Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50 %
Hokksund Vest Utvikling AS	Oslo	50 %
Hommelvik Stasjonsby AS	Malvik	50 %
Jessheim Byutvikling AS	Ullensaker	50 %
Kammerherreløkka AS	Porsgrunn	50 %
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50 %
Lierstranda Invest AS	Oslo	50 %
Lilleelva Parkering AS	Oslo	50 %
Nyhavna Hotell AS	Hamar	50 %
Oslo S Parkering Holding AS	Oslo	50 %
Oslo S Utvikling AS	Oslo	33 %
Paradis Boligutvikling 1 AS	Stavanger	50 %
Perleporten Asker AS	Asker	50 %
Sagtomta Utvikling Mysen AS	Indre Østfold	50 %
Sjøsidan Moss AS	Moss	50 %
Snipetorp AS	Oslo	50 %
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50 %
Trondheim Stasjonssenter AS	Trondheim	40 %
Vikersund Utvikling AS	Modum	50 %
Voss Stasjon Hotell AS	Oslo	50 %

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Resultatandel	88	16	3	322	-6	423
Internegevinster	14	0	0	40	12	66
Merverdier	-5	-16	0	-291	-16	-327
Årets resultatandel	96	0	3	72	-9	162

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Balanseført verdi 01.01.	97	111	145	551	130	1 035
Øvrig tilgang/avgang i perioden	0	0	90	0	-8	82
Årets resultatandel	96	0	3	72	-9	162
Endring internegevinst/merverdi	-17	0	-65	0	8	-74
Utbytte	-75	0	0	-307	0	-382
Endring minoritet	0	0	0	10	0	10
Inn-/utbetaling egenkapital	0	0	0	0	12	12
Sum balanseført verdi 31.12.	101	111	173	327	134	846

Note 12 Fordringer og finansiell leasing

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
		Kundefordringer		
255	674	Kundefordringer til pålydende	605	950
-8	-7	Avsetning til tap på kundefordringer	-18	-36
247	667	Sum kundefordringer	587	914
		Andre fordringer		
4 551	5 054	Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1	4 551	5 054
391	400	Til gode merverdiavgift	426	494
776	240	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
487	611	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	570	675
572	583	Andre kortsiktige fordringer	593	1 355
6 776	6 888	Sum andre fordringer	6 140	7 577
		Fordringer med forfall senere enn ett år		
443	447	Langsiktig fordring finansiell leasing fiberkabler	443	447
200	0	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	73	68
18	43	Andre langsiktige fordringer	18	43
661	490	Sum fordringer med forfall senere enn ett år	534	558

Foretaket har for en del fiberkabler som er i foretakets juridiske eie, inngått finansielle leieavtaler med eksterne parter. Det er i slike tilfeller eksterne parter som har bruksrettighet til fiberkablene i en periode som tilfredsstillende antatt normal levetid på fiberkablene, normalt 40 år. Slike fiberkabler er ikke balanseført som eiendeler i foretakets balanse.

I tilfeller der det ikke har kommet fullt oppgjør for fiberkablene i forbindelse med overdragelse av bruksrettighet, er det bokført en fordring hos foretaket som tilsvarer nåverdi av fremtidige kontantstrømmer fra leieforholdet. Løpende leiebetalinger bokføres delvis som nedbetaling på fordringen, og delvis som renteinntekt.

Jf. note 5 for opplysninger om inntektsførte renteinntekter fra finansiell leasing.

Etter normalt 20 år inntreer en forpliktelse for leietaker til å betale estimerte vedlikeholdskostnader ved fiberleien. Slike kontantstrømmer behandles ikke som del av det finansielle leieforholdet, men bokføres løpende som annen driftsinntekt og sammenstilles med foretakets tilhørende vedlikeholdskostnader.

Note 13 Varelager og utviklingseiendom for salg

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		2019	2018	
64	44	Varelager og utviklingseiendom for salg	64	44	
119	109	Beredskapslager	119	109	
650	486	Overskuddslager	650	486	
70	52	Sentrallager	70	52	
0	0	Øvrig varelager	3 904	4 274	
-26	-26	Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier	-26	-26	
876	665	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	4 781	4 940	
		Sum varelager og utviklingseiendom for salg			

Beredskapslager vedrører komponenter som skal benyttes til løpende vedlikehold og drift av jernbanen, definert med minimums- og maksimumsnivåer. Materiell kjøpt til regionale lager som utgjør beholdning utover definert maksimalt beredskapslager, er overskuddslager. Beredskapslager og overskuddslager er lokalisert lokalt hos banesjefer. Sentrallager består av lager til langsiktig materialbehov knyttet til eksisterende jernbaneinfrastruktur.

Ved årsslutt i 2019 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom. Nedskrivningsvurderingen er gjort med grunnlag i verdivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verdivurderinger innhentet per 31. desember 2019 viser at det er en positiv verdiutvikling for den samlede eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer.

Gjennomgangen viste at enkelte eiendommer hadde bokført verdi høyere enn virkelig verdi. Disse utviklingseiendommene er nedskrevet med 44 mill. kr, til virkelig verdi.

Note 14 Bundne bankinnskudd

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		2019	2018	
136	146	Bundne bankinnskudd	176	146	
		Skattetrekkmidler			

Note 15 Mellomværende med selskap i samme konsern mv.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		2019	2018	
776	506	Fordringer på:	0	0	
0	0	Datterselskaper	150	150	
776	506	Felleskontrollert virksomhet	150	150	
		Sum			
		Lån til:			
200	0	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	73	68	
200	0	Sum	73	68	
		Gjeld til:			
501	0	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0	
501	0	Sum	0	0	
		Lån fra:			
428	0	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0	
428	0	Sum	0	0	

Note 16 Egenkapital og eierinformasjon

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Bane NOR SF

	Innskudds- kapital	Annen egenkapital	Sum
Endring i egenkapital			
Egenkapital 31.12.17	10 000	723	10 723
Korrigerings usikre forpliktelser direkte mot egenkapital 1.1.18		307	307
Egenkapital 01.01.18	10 000	1 030	11 030
Kapitalnedsettelse 04.06.18	-998		-998
Årets resultat	0	281	281
Estimatavvik pensjon	0	-344	-344
Sum egenkapital 31.12.18	9 002	967	9 969
Årets resultat	0	853	853
Estimatavvik pensjon	0	191	191
Sum egenkapital 31.12.19	9 002	2 011	11 013

I forbindelse med tingsinnskudd per 1. januar 2017 ble det utbetalt et kontantinnskudd på 6 416 mill. kr fra Samferdselsdepartementet. Dette ble dekket inn ved tilsvarende reduksjon av kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 kjøp av infrastrukturtenester - investeringer. Dette medfører at foretaket ikke har fått utbetalt deler av årets vederlag fra Jernbanedirektoratet, men i stedet opparbeider seg en fordring knyttet til produksjon for egen regning.

I forbindelse med tingsinnskuddet per 2. januar 2017 ble 998 mill. kr mva. til gode fra Jernbaneverket tatt inn i foretakets åpningsbalanse, uten at tilhørende gjeld til Statskassen var medtatt. Samferdselsdepartementet mente at gjeldsposten skulle vært inkludert i åpningsbalansen. Jernbanedirektoratet holdt følgelig tilbake beløpet ved utbetaling av årets vederlag for 2017. Dette utgjorde ikke en reduksjon i vederlaget for 2017, men foretaket opparbeider seg en fordring på Jernbanedirektoratet som følge av produksjon for egen regning. Dette er tilsvarende løsning som for opprinnelig tingsinnskudd fra Samferdselsdepartementet. Foretaket gjennomførte en kapitalnedsettelse for det aktuelle beløpet den 4. juni 2018.

Åpningsbalansen per 1. januar 2017 inkluderte avsetning for en usikker forpliktelse som kom til oppgjør i 2019. Kostnaden inngår i prosjektets styringsramme. Det var ikke inkludert korresponderende anlegg under utførelse i åpningsbalansen per 1. januar 2017.

Bane NOR SF Konsern

	Innskudds- kapital	Annen egenkapital	Sum
Endring i egenkapital			
Egenkapital 31.12.17	10 000	689	10 689
Korrigerings usikre forpliktelser direkte mot egenkapital 1.1.18		307	307
Egenkapital 01.01.18	10 000	996	10 996
Kapitalnedsettelse 04.06.18	-998		-998
Årets resultat		629	629
Estimatavvik pensjon		-344	-344
Sum egenkapital 31.12.18	9 002	1 280	10 283
Årets resultat		427	427
Estimatavvik pensjon		228	228
Endring minoritet i felleskontrollert virksomhet		10	10
Sum egenkapital 31.12.18	9 002	1 945	10 948

Note 17 Leveringsforpliktelse

Leveringsforpliktelsen oppstår som følge av bruttoføring av offentlige tilskudd, og er motposten til aktiverte kostnader relatert til jernbaneinfrastruktur finansiert med offentlige tilskudd.

Leveringsforpliktelsen inntektsføres i takt med avskrivning av eiendelene de offentlige tilskuddene har finansiert.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Årets endring i leveringsforpliktelse	2019	2018
151 804	144 281	Leveringsforpliktelse 01.01.	151 804	144 281
36	0	Tilgang ved tingsinnskudd Norsk Jernbaneskole	36	0
15 334	13 436	Tilgang ved anskaffelse av varige driftsmidler finansiert med tilskudd fra Jernbanedirektoratet	15 334	13 436
1	-49	Reklassifisering	1	-49
-55	-213	Avgang ved salg/utrangering av varige driftsmidler eller ved omdisponering ut fra jernbaneformål	-55	-213
-5 535	-5 651	Årets inntektsføring	-5 535	-5 651
161 586	151 804	Sum	161 586	151 804

Note 18 Pensjoner

Foretaket har en innskuddsordning som gjelder for nyansatte etter 1. januar 2017. Innskuddspensjonene inklusive arbeidsgiveravgift kostnadsføres løpende. Foretaket har videre en kollektiv lukket ytelsesordning i Statens Pensjonskasse som gjelder for ansatte overført fra Jernbaneverket per 1. januar 2017, samt for ansatte overført fra Bane NOR Eiendom AS og Norsk jernbaneskole. Med virkning fra 1. januar 2019 ble det gjennomført frivillig overgang for de medlemmene som ønsket det, fra den lukkede ytelsesordningen i Statens Pensjonskasse, til innskuddsordningen.

Ny offentlig tjenstepensjon ble vedtatt 21. juni 2019. Som følge av nytt regelverk (ny samordning og ny offentlig tjenstepensjon) fremkommer det en planendring som gir gevinst. Forpliktelsen reduseres for både aktive og medlemmer med oppsatte rettigheter. Planendringen er resultatført og inkludert i pensjonskostnaden for 2019.

Den private AFP-ordningen anses å være en ytelsesbasert flerforetaksordning. Administrator er ikke i stand til å fremskaffe pålitelige beregninger av opptjente forpliktelser. AFP-ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsbasert ordning, og er inkludert i kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift.

Foretakets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenstepensjon.

Foretaket har i tillegg til ordningen i Statens Pensjonskasse en driftsfinansiert ytelsespensjonsordning knyttet til en etterlattepensjon overtatt ved virksomhetsoverdragelse av ansatte i Bane NOR Eiendom AS til Bane NOR SF. Forpliktelse og kostnader relatert til ordningen er medtatt i sum forpliktelser og sum kostnader i oversiktene nedenfor.

Tall i millioner kroner

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	Aktive	Pensjonister	Aktive	Pensjonister
Personer i ordningene per 31. desember 2019				
Ytelsesordning (lukket)	1 931	431	2 469	460
Innskuddspensjon	1 519		2 143	

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Balanse				
Pensjonsforpliktelse 01.01.	6 546	5 879	6 546	5 879
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	236	366	255	366
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	147	140	160	140
Pensjonsutbetalinger	-97	-67	-102	-67
Endring pensjonsforpliktelse (Norsk jernbaneskole/Spordrift AS)	-1 064	0	72	0
Endring pensjonsforpliktelse (frivillig overgang innskuddspensjon)	-167	0	-167	0
Planendring	-367	0	-367	0
Aktuarielt tap (gevinst)	-191	227	-232	227
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt	5 043	6 546	6 164	6 546

Pensjonsmidler 01.01.	3 820	3 462	3 820	3 462
Renteinntekt på pensjonsmidlene	94	87	102	87
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	415	418	426	418
Administrasjonskostnad	-6	-8	-6	-8
Pensjonsutbetalinger	-96	-66	-101	-66
Endring pensjonsmidler (Norsk jernbaneskole/Spordrift AS)	-680	0	41	0
Endring pensjonsmidler (frivillig overgang innskuddspensjon)	-58	0	-58	0
Aktuarielt tap (gevinst)	-24	-74	-24	-74
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	3 464	3 820	4 199	3 820

Netto pensjonsforpliktelse	1 579	2 726	1 965	2 726
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	223	384	277	384
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	1 801	3 110	2 242	3 110

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Resultat				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	236	366	255	366
Arbeidsgiveravgift	42	60	45	60
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	147	140	160	140
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-94	-87	-102	-87
Gevinst frivillig overgang til innskuddspensjon	-124	0	-124	0
Planendring	-419	0	-419	0
Administrasjonskostnad	6	8	6	8
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	-206	487	-178	487

Aktuarielt tap (gevinst)	-167	301	-208	301
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	-24	42	-29	42
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-191	344	-238	344

Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	-206	487	-178	487
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	127	20	142	20
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	-79	507	-36	507

Tall i millioner kroner

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad				
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	3 110	2 757	3 110	2 757
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	-438	0	35	0
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-474	-478	-486	-478
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-191	344	-238	344
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	-206	487	-178	487
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	1 801	3 110	2 242	3 110

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger				
Diskonteringsrente	2,30 %	2,60 %	2,30 %	2,60 %
Forventet avkastning pensjonsmidlene	2,30 %	2,60 %	2,30 %	2,60 %
Årlig forventet lønnsvekst	2,25 %	2,75 %	2,25 %	2,75 %
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år	1,25 %	1,75 %	1,25 %	1,75 %
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjon	2,00 %	2,50 %	2,00 %	2,50 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %	14,1 %	14,1 %
Antall yrkesaktive	1 931	3 738	2 469	3 738
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	52	48	52	48
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	1 247	2 231	1 543	2 231
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	646	597	625	597
Antall pensjonister	431	324	460	324
Antall oppsatte	1 240	109	1 245	109
Dødelighet	K2013	K2013	K2013	K2013
Uførhet	200 % * K63	200 % * K63	200 % * K63	200 % * K63
Etterlatte/giftesannsynlighet mv.	K2013	K2013	K2013	K2013
Frivillig avgang < 50 år	5,0 %	1,9 %	5,0 %	1,9 %
Frivillig avgang > 50 år	1,0 %	0,4 %	1,0 %	0,4 %
Uttakstilbøyelighet førtid (AFP) (lik begge år)				
			Aldersgrense 70: 36 % ved 62 år, Særalder 65: 100 % 63 år	

Note 19 Øvrige langsiktige forpliktelser

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
1 107	1 077	Bokførte usikre forpliktelser	1 107	1 077
485	575	Vedlikehold fredede og vernede banestrekninger og bygg	485	575
339	338	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	339	338
6	8	Fjerning- og oppryddningsutgifter	6	8
		Øvrige usikre forpliktelser		
1 937	1 997	Sum bokførte usikre forpliktelser	1 937	1 997

Vedlikeholdsetterslep og fremtidig vedlikeholdsforpliktelse for fredede og vernede banestrekninger og bygg

Forpliktelsen for vedlikehold av fredede og vernede banestrekninger og bygg vedrører avsetning for vedlikeholdsetterslep på fredede banestrekninger, samt avsetning for nåverdi av estimerte fremtidige vedlikeholdskostnader på foretakets fredede og vernede banestrekninger og bygg. Bakgrunnen for avsetningen som ble gjort i foretakets åpningsbalanse var at foretaket har en forpliktelse til å utføre vedlikeholdet, og mottar ikke tilleggsvederlag fra Jernbanedirektoratet for å dekke dette. Forpliktelsen nåverdijusteres årlig, og dette medfører at det bokføres en finanskostnad i foretakets resultatregnskap, jf. note 5. Finanskostnaden medfører ingen kontanstrømeffekt.

Utgifter knyttet til faktisk utført vedlikehold kostnadsføres ikke, men føres i stedet mot avsetningen. Netto effekt på foretakets resultat i 2019 var 64 mill. kr (56 mill. kr) i finanskostnad og 27 mill. kr (25 mill. kr) i redusert vedlikeholdskostnad.

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav vedrører avsetning for beste estimat for fremtidig oppgjør for usikre forpliktelser i tilknytning til ulike typer tvistesaker.

Ikke regnskapsførte usikre forpliktelser

For tvister eller krav der foretaket ikke vurderer at det foreligger sannsynlighetsovervekt for fremtidig oppgjør er det ikke avsatt for usikre forpliktelser.

Fjerningsforpliktelse etter energilovforskriften

Avsetning for fjerning- og oppryddingsutgifter vedrører avsetning for nåverdi av fremtidige fjerningsutgifter på installasjoner som er pliktige å fjerne etter energilovforskriften. Utgifter knyttet til faktisk utført fjerning kostnadsføres ikke, men føres i stedet mot avsetningen. Netto effekt på foretakets resultat i 2019 var 7 mill. kr (7 mill. kr) i finanskostnad og 6 mill. kr (0 mill. kr) i redusert fjerningskostnad.

Forurenset grunn

I forbindelse med overdragelse av Jernbaneverkets eiendeler til Bane NOR SF har staten påtatt seg ansvaret knyttet til eventuell historisk forurensning. For eiendom eiet av Bane NOR Eiendom AS og datterselskaper indikerer undersøkelser av underkonsernets eiendomsmasse latente miljøforpliktelser. Ved identifikasjon av utviklingsprosjekter hensyntas kostnader til klargjøring av grunn, herunder kostnader relatert til forurenset masse. Disse kostnadene inngår i prosjektkostnadene. Det er av denne årsak ikke foretatt avsetninger for forurensning relatert til forurenset grunn på utviklingseiendom under utvikling for salg.

Tall i millioner kroner

Note 20 Rentebærende gjeld

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Rentebærende gjeld	2019	2018
0	0	Obligasjonslån	3 100	2 800
0	0	Banklån	850	1 950
0	0	Sertifikatlån	850	1 300
0	0	Benyttet kassekreditt	1	0
0	0	Byggelån	0	15
428	0	Pensjonsvederlag, virksomhetsoverdragelse til Spordrift AS	0	0
428	0	Sum rentebærende gjeld	4 801	6 065
428	0	herav langsiktig gjeld	3 950	3 150
0	0	herav kortsiktig gjeld	851	2 915

Bane NOR SF

Ved virksomhetsoverdragelsen til Spordrift AS er det inngått avtale om overdragelse av pensjonsforpliktelser ("Pensjonsavtalen"). Pensjonsavtalen regulerer ansvar for pensjonsforpliktelsene til de ansatte omfattet av virksomhetsoverdragelsen. Bane NOR SFs rettigheter og forpliktelser i avtaleforholdet med Statens Pensjonskasse, samt den forpliktelse Bane NOR SF har påtatt seg ovenfor Norsk Jernbaneforbund i henhold til avtale av 9. mai 2018 om revisjon av overenskomst del B, er overdratt til Spordrift AS. For overtakelsen av pensjonsforpliktelsene skal Bane NOR SF betale pensjonsvederlag til Spordrift AS ("Pensjonsvederlag"). Pensjonsvederlaget er fastsatt til fripoliseverdien av de ansattes oppsatte rettigheter per overtakelsesdatoen 1. juli 2019.

Nærmere om pensjonsvederlaget

Netto pensjonsforpliktelse overført til Spordrift AS per 1. juli 2019, inklusive arbeidsgiveravgift	472
Pensjonsvederlag tilsvarende fripoliseverdien av de ansattes oppsatte rettigheter per 1. juli 2019	-428
Netto forpliktelse overført til Spordrift AS per 1. juli 2019	44

Pensjonsvederlaget skal gjøres opp over en periode på 10 år, og nedbetales med likt årlig beløp. Rentesatsen skal være lik seks måneders NIBOR pluss 0,6 prosent p.a.

Bane NOR SF Konsern

Forfallstruktur	2020	2021	2022	2023	2024	> 2025
Langsiktig rentebærende gjeld		1 550		850		1 550
Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)				Krav	2019	2018
Belåningsgrad *)				< 65,0 %	27,3 %	34,5 %
Rentedekningsgrad				> 1,40	3,95	2,85
Minimumslikviditet (mill. kr)				> 300	1 799	1 912

*) Inkluderer verdjustert egenkapital fra eierandel i Oslo S Utvikling AS.

Kredittfasiliteter/trekkrettigheter

Bane NOR Eiendom underkonsern har totalt 1 800 mill. kr i kommitert og tilgjengelig fasilitet, hvorav 300 mill. kr er en driftskreditt i konsernkontoordningen og resterende 1 500 mill. kr er en rullerende trekkfasilitet. Den rullerende trekkfasiliteten benyttes ikke i den daglige driften, og er å anse som en sikkerhet for dekning av finansieringsbehov.

Bane NOR SF har i tillegg en driftskreditt i Norges Bank, med en ramme på totalt 500 mill. kr. Driftskreditten er ubenyttet per 31. desember 2019. I henhold til Stortingets bevilgning skal eventuell benyttet driftskreditt betales tilbake innen 12 måneder, inkludert renter. Rentesatsen skal være lik seks måneders statsrente (flytende) pluss 0,4 prosent p.a.

Pant og sikkerhetsstillelser:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Gjeld sikret ved pant	2019	2018
0	0		0	0

Hverken Bane NOR SF eller andre selskaper i konsernet har pantsatt eller stilt eiendommer eller andre eiendeler som sikkerhet per 31. desember 2019.

Note 21 Sikring ved bruk av finansielle derivater**Energisikring**

I forbindelse med konsernets innkjøp av energi prissikrer foretaket mellom 25-50 prosent av totalvolum av innkjøp av kraft. Både innkjøp av kraft for videresalg til togoperatører og innkjøp av kraft for internt bruk sikres på samme vis. Prissikring for kunder skjer i samråd med togoperatørene og disse får det fulle tap- eller gevinstbeløp ved sikringen inkludert i sin pris for togstrøm. Togoperatørene har besluttet å øke skringsgraden for å øke forutsigbarheten fremover.

Det benyttes separate terminkontrakter for interne kraftkjøp og kraftkjøp for videresalg til eksterne.

Energisikring medførte i 2019 at konsernets kostnader til energi til eget forbruk var 0 mill. kr lavere (3 mill. kr lavere i 2018) enn det som ville vært tilfelle dersom foretaket hadde vært fullt eksponert for endringer i strømpriser gjennom spotmarkedet. Videre medførte energisikring at foretakets inntekter fra energisalg til togoperatører var 3 mill. kr lavere i 2019 (15 mill. kr lavere i 2018) enn dersom salget ikke hadde vært sikret. Tilsvarende reduserte energisikringen foretakets varekostnader til energisalg med 3 mill. kr i 2019. (15 mill. kr reduksjon i 2018)

Balanseført verdi på sikringsinstrumenter relatert til energisikring er 0 mill. kr.

Beholdningen av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig negativ verdi på 1 mill. kr. Løpetid er året 2020. Beholdningen av terminkontrakter for videresalget til togoperatørene har en virkelig negativ verdi på 7 mill. kr. Løpetid er året 2020.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp eksternt gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet.

I låneavtaler med eksterne långivere fremgår det at deler av gjelden skal rentesikres. Det er inngått rentebytteavtaler for totalt 2 840 mill. kr. Gjennomsnittlig gjenværende levetid på rentebytteavtalene var på fire år per utgangen av 2019.

Sikringsavtalene i Bane NOR Eiendom som vurderes å tilfredsstille kriterier for sikringsbokføring behandles som regnskapsmessig sikring i konsernregnskapet, slik at løpende rentekostnader som bokføres tilsvarer fast rente i sikringsavtalene. Rentesikring medførte i 2019 av konsernets rentekostnader var 1 mill. kr høyere (11 mill. kr høyere i 2018), enn dersom konsernet ikke hadde hatt rentesikringsavtaler.

Balanseført verdi på sikringsinstrumenter relatert til rentesikring var 0 mill. kr per utgangen av 2019.

Bane NOR SF		Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
0	0	Rentesikringsinstrumenter	22	11
-8	16	Energisikringsinstrumenter	-8	16
-8	16	Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter	14	27
2019	2018	Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	2019	2018
0	0	Rentesikringsinstrumenter	22	11
-8	16	Energisikringsinstrumenter	-8	16
-8	16	Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	14	27

Note 22 Annen kortsiktig gjeld

Bane NOR SF		Annen kortsiktig gjeld	Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
335	225	Uopptjent inntekt*	140	225
2 156	1 703	Påløpte kostnader	1 914	1 871
516	635	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	686	635
332	142	Annen kortsiktig gjeld	183	142
3 339	2 705	Sum annen kortsiktig gjeld	2 923	2 873

*Regnskapsmessig gevinst 195 mill. kr fra virksomhetsoverdragelsen til Spordrift AS er inkludert i uopptjent inntekt. Jf. beskrivelse i note 8.

Note 23 Hendelser etter balansedagen

Utbruddet av covid-19 ble 11. mars 2020 erklært som en global pandemi av Verdens Helseorganisasjon.

De økonomiske konsekvensene av utbruddet er hendelser som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2019. Utgangspunktet er at regnskapet skal reflektere forholdene på balansedagen. Regnskapsmessig skiller det mellom hendelser etter balansedagen som vedrører forholdene på balansedagen – de skal reflekteres i regnskapet, og hendelser etter balansedagen som vedrører neste periode – de skal ikke ha regnskapsmessig konsekvens per balansedagen. Verdifall på eiendeler som skyldes utbruddet av covid-19, vil ikke medføre nedskrivning i årsregnskapet for 2019, med mindre foretaket ikke lenger har evne til fortsatt drift.

Utbruddet av covid-19 har medført en stor og uventet reduksjon i det globale økonomiske aktivitetsnivået. Foretaket har lagt stor vekt på å sikre driften slik at togfremføring, både for persontog og godstransport, kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte sett opp mot behovet de kommende måneder. Videre er det fokus på å sikre best mulig gjennomføring av foretakets prosjektaktiviteter, gitt myndighetenes rammer med begrenset reiseaktivitet, karantenebestemmelser og tiltak for å unngå kontaktsmitte. Aktivitetene i Bane NOR SF er i det vesentlige regulert i avtaler med Jernbanedirektoratet. Avtalene fastsetter grunnlag og rammer for Bane NORs oppgaver, og sikrer finansieringen av disse.

For Bane NOR SF medfører det risiko knyttet til kostnader og fremdrift i pågående prosjekter, samt risiko knyttet til infrastrukturavgifter. For de kommersielle aktivitetene i Bane NOR Eiendom-konsernet kan det oppstå verdifall på fordringer, varige driftsmidler og utviklingseiendommer.

Det er gjennomført vurderinger av finansiell eksponering og risiko. Styrets vurdering er at både konsernet samlet sett, og Bane NOR Eiendom AS isolert sett er godt rustet til å møte en økonomisk nedgangstid, og har god evne til fortsatt drift.

Rentebærende gjeld og tilgjengelig likviditet per utgangen av mars 2020, jf. note 20

	<u>Bane NOR Konser</u>
Netto rentebærende gjeld	4 693
<i>herav langsiktig gjeld</i>	<i>3 950</i>
<i>herav kortsiktig gjeld</i>	<i>743</i>
Bankinnskudd	4 964
Ubenyttet driftskreditt i Norges Bank - Bane NOR SF	500
Ubenyttet driftskreditt - Bane NOR Eiendom konsern	157
Rullerendene trekkfasilitet - Bane NOR Eiendom konsern	1 500
Tilgjengelig likviditet	7 121

Note 24 Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte

Lederlønnserklæringen for Bane NORs konsernsjef og andre ledende ansatte i konsernet (i det følgende kalt «ledende ansatte») er utarbeidet i overensstemmelse med bestemmelsene i regnskapsloven og Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse. Den norske regjeringens retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte i virksomheter der Staten har eierandeler ("Retningslinjene") er bindende for konsernet. Styret mener at Retningslinjene er godt egnet for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte. I heleide datterselskaper følger det aktuelle selskapsstyret opp at Retningslinjene følges.

Retningslinjer for lederlønn

Lønn og godtgjørelse til ledende ansatte er basert på følgende prinsipper:

- Bane NOR skal være en profesjonell organisasjon som tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere, og som utvikler kompetansen til sine ansatte. Bane NOR har derfor behov for å bruke godtgjørelse, deriblant konkurransedyktige lønninger og pensjonsordninger, for å sikre at konsernet rekrutterer og beholder attraktiv kompetanse.
- Godtgjørelsen til både ledende ansatte og ansatte for øvrig skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende
- Fastlønnen skal være hovedelementet i godtgjørelsen, men alle elementer i godtgjørelsen skal vurderes samlet
- Foretakets lønnsdannelse skal ta sikte på å ikke sette Bane NOR i et uheldig lys eller skade dets omdømme.
- Lønn og godtgjørelse til ledende ansatte skal være transparent og i tråd med prinsippene for god eierstyring

Prosess for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse

Styret har etablert et eget kompensasjonsutvalg med styrets leder, ett eiervalgt styremedlem og fra 1.1.2020 ett ansattvalgt styremedlem for blant annet å følge opp lønn og annen godtgjørelse til konsernets ledende ansatte. Konsernsjef deltar i møtene til utvalget, med mindre utvalget tar opp saker som gjelder konsernsjefen.

Kompensasjonsutvalget fungerer som et rådgivende organ for styret og konsernsjef ved lønns – og vilkårsfastsettelse gjennom å:

- avgi innstillinger til styret på grunnlag av utvalgets vurdering av prinsippene og systemene som ligger til grunn for lønn og annen godtgjørelse til konsernsjef og andre ledende ansatte
- bistå og rådggi konsernsjef i fastsettelsen av godtgjørelsen til de øvrige ledende ansatte
- gi styret og konsernsjef råd i kompensasjonssaker som utvalget vurderer å være av vesentlig eller prinsipiell betydning for Bane NOR

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i 2019

Generelt

I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturalytelser og pensjons- og forsikringsordninger. Det er ikke planlagt endringer i retningslinjene for 2020.

Lønnelementer

Fast lønn

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring. I Bane NOR er stillingene i konsernledelsen innplassert i et helhetlig stillingsvurderingssystem, og lønnsfastsettelse for ledende ansatte blir vurdert i forhold til både internt og eksternt lønnsnivå.

Naturalytelser

Det gis tilbud om fri telefoni, bredbånd, fri avis samt fribillett for reise med tog omfattet av Jernbanedirektoratets personalbillettordning.

Tidligere konserndirektør Eiendom mottok i tillegg til dette bilgodtgjørelse frem til fratredelse 1. oktober 2019. Denne avtalen ble opprinnelig inngått i ROM Eiendom, og fulgte med til Bane NOR ved virksomhetsoverdragelsen. Nåværende konserndirektør Eiendom har ikke avtale om bilgodtgjørelse.

Pensjons- og forsikringsordninger

Ledende ansatte deltar i konsernets generelle pensjons- og forsikringsordninger, aldersgrensen i konsernet er 72 år. Det er ikke etablert pensjonsordninger for lønn over 12G. Pensjonsopptjening for ledende ansatte med ytelsespensjon i Statens Pensjonskasse (SPK) hensyntar eventuell ytelsespensjon opptjent fra andre stillinger i virksomheter med SPK pensjon, slik at samlet pensjonsutbetaling ikke overstiger 66 prosent av lønn opp til 12G.

Det påløper ikke pensjonskostnader når lederen ikke lenger er ansatt i virksomheten utover pensjonskostnader som påløper i den ordinære oppsigelsestiden samt kostnad for regulering av oppsatte pensjonsrettigheter.

Styrekompensasjon

Konsernsjef og ledende ansatte mottar ikke særskilt godtgjørelse for styreverv i datterselskaper.

Ansattvalgte styremedlemmer mottar kompensasjon tilsvarende eieroppnevnte medlemmer.

Ansattvalgte observatører mottar en kompensasjon tilsvarende 75 prosent av ordinært styrehonorar.

Det ble opprettet prosjektutvalg i september 2019 og kompensasjon for medlemmene fastsettes på førstkommande foretaksmøte.

Sluttavtaler

Ved pålegg fra styret om fratredelse, har konsernsjef rett til sluttvederlag tilsvarende 12 måneders grunnlønn. Dette inkluderer lønn i oppsigelsestiden. Sluttvederlaget reduseres forholdsmessig ved inntekt fra ny stilling, men skal minst tilsvare 6 månedslønner, som er 3 måneder mer enn oppsigelsestidens lengde. Øvrige prinsipper i Retningslinjene følges, inkludert at sluttvederlag ikke benyttes når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.

Øvrige ledende ansatte har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2019 er gjennomført i samsvar med Retningslinjene.

Lønnsregulering for ledende ansatte er foretatt samtidig med og etter samme prinsipp som for øvrige ansatte i konsernet.

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2019, og den enkeltes totale pensjonskostnad, fremgår i tabell nedenfor.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2019 (tall i tusen kroner):

Navn	Tittel	Lønn	Natural- ytelser	Pensjons- kostnad	Sum
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	2 925	8	233	3 166
Petter Eiken* (til 30.09.19)	konserndirektør Eiendom	2 054	94	1 257	3 405
Jon-Erik Lunøe** (fra 01.09.19)	konserndirektør Eiendom	732	0	55	787
Einar Kilde** (til 30.09.19)	konserndirektør Utbygging	1 907	1	124	2 032
Stine B Ilebrekke Undrum* (fra 01.10.19)	konserndirektør Utbygging	575	2	278	854
Sverre Kjenne*	konserndirektør Digitalisering og teknologi	2 021	10	234	2 266
Vibeke Aarnes*	konserndirektør Infrastruktur	1 968	5	265	2 238
Bjørn Kristiansen*	konserndirektør Kunde og trafikk	1 968	11	326	2 304
Eli Skrøvset**	konserndirektør Virksomhetsstyring	2 141	12	170	2 322
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 702	12	161	1 875
Beate Hamre Deck**	konserndirektør HR	1 749	12	168	1 929
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 708	15	169	1 892

* SPK - offentlig tjenestepensjon

** Innskuddspensjon DNB

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2019 (tall i tusen kroner):

Navn	Rolle	Oppnevnt	Utbetalt styre- honorar	Godt- gjørelse utvalg	Sum
Siri Hatlen	styreleder, leder KU, medlem PU* (fra 25.09.19)	10.02.16	450	35	485
Olaf Melbø	nestleder, leder RU (til 25.09.19), leder PU* (fra 25.09.19)	10.02.16	273	57	330
Ane Rongen Breivega	styremedlem, medlem KU, medlem RU (fra 25.09.19)	10.02.16	224	27	251
Auke Lont	styremedlem (til 05.12.19)	10.02.16	211		211
Toril Nag	styremedlem	10.02.16	224		224
Baard Haugen	styremedlem, medlem RU (til 25.09.19), leder RU (fra 25.09.19)	20.06.17	224	45	269
Solbjørg Engeset	styremedlem ansattvalgt	01.04.17	224		224
Torfinn Håverstad	styremedlem ansattvalgt (observatør til 31.07.19), medlem KU (fra 01.01.20)	09.08.19	187		187
Tor Egil Pålerud	observatør (fra 09.08.19), styremedlem ansattvalgt (til 31.07.19)	09.08.19	205		205
Jens Heiberg	observatør (til 31.05.19)	10.06.16	83		83
Morten Lønnes	observatør (fra 09.08.19)	09.08.19	57		57

Benevnelse utvalg

Kompensasjonsutvalg ("KU")

Revisjonsutvalg ("RU")

Prosjektutvalg ("PU")

* Godtgjørelse til medlemmer i PU vil bli fastsatt i førstkommende foretaksmøte. Godtgjørelse for 2019 vil bli utbetalt i 2020.

Regnskapsprinsipper

Generelt om regnskapet og åpningsbalansen

Årsregnskapet for Bane NOR SF og Bane NOR Konsern er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Alle tall er presentert i hele millioner kroner dersom ikke annet er særskilt angitt.

Bane NOR SF er et statsforetak (SF) som er 100 prosent eid av Samferdselsdepartementet. Foretaket ble formelt stiftet 5. februar 2016 med en innskuddskapital på 100 000 kroner. Foretaket ble opprettet som del av Stortingets vedtak om ny organisering av jernbanesektoren og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane, i dagligtale kalt «Jernbanereformen».

Den 2. januar 2017 ble hoveddelen av det tidligere Jernbaneverkets eiendeler og forpliktelser overført til Bane NOR SF. Overføringen ble gjennomført som tingsinnkudd til virkelig verdi, og foretakets åpningsbalanse viste verdien av foretakets eiendeler og forpliktelser (gjeld) på overføringstidspunktet.

Ved utarbeidelsen av åpningsbalansen til foretaket gjennomførte Samferdselsdepartementet, i samråd med ekstern rådgiver, verdivurdering av eiendeler og forpliktelser som ble overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verdivurderingene ble gjort i henhold til regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk. Driftsmidler som ble overført omfattet grunneiendommer, infrastruktur, bygninger, maskiner og transportmidler, driftsløsøre og IKT. Overførte eiendeler er spesialiserte og genererer i utgangspunktet ingen separat inntjening. For de fleste eiendelene eksisterer det heller ikke et fungerende annenhåndsmarked med referansepriser. De fleste eiendeler ble derfor verdivurdert basert på en kostbasert tilnærming, noe som er vanlig ved verdsettelse av eiendeler i statsforetak der eierskapet er begrunnet i sektorpolitiske hensyn. Gjenanskaffelseskostnaden ble basert på priser på tidspunktet for gjenanskaffelsen og deretter justert for slit, elde, annen verdiforringelse og teknisk utvikling.

Den 20. juni 2017 ble aksjer i Bane NOR Eiendom 1 AS skutt inn som ytterligere tingsinnkudd i Bane NOR SF. Bane NOR Eiendom 1 AS eide da 100 prosent av aksjene i ROM Eiendom AS (nå: Bane NOR Eiendom AS) samt en del hjemler til eiendom som var i ROM Eiendom AS sitt eie. Både aksjeposten i ROM Eiendom AS og hjemlene var overført til Bane NOR Eiendom 1 AS fra Norges Statsbaner AS (NSB). Overføringen av ROM Eiendom AS fra NSB AS til Bane NOR SF skjedde også som del av Jernbanereformen, og medførte at eiendomsmasse, herunder jernbaneeiendom som stasjoner, verksteder og terminaler, som tidligere hadde vært i NSBs eie ble tilført infrastrukturforvalteren Bane NOR SF. Tingsinnkuddet ble gjennomført til virkelig verdi, og med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017.

Leveringsforpliktelse

Ved overføringen av anleggsmidler fra staten til Bane NOR SF ble foretaket tilført verdier knyttet til historisk investering i jernbanerelatert infrastruktur, målt til gjenanskaffelseskost. Staten legger imidlertid klare føringer på anvendelsen av de anleggsmidler som ble overført til Bane NOR SF gjennom tingsinnkuddet. Foretakets vedtekter slår også fast at foretakets formål er jernbaneverksamhet. Eier forventer følgelig at mottatte anleggsmidler forvaltes til det beste for samfunnet og i samsvar med de retningslinjer som gis for foretaket i leveranseavtalene. Både løpende fremtidige vederlag fra staten og tingsinnkuddet skal anvendes for å møte denne forpliktelsen og utøve dette samfunnsoppdraget. Dette fremgår av balansen ved at en leveringsforpliktelse er balanseført. På tidspunktet for tingsinnkuddet av jernbanerelatert eiendom tilsvarte denne virkelig verdi av eiendelene som ble skutt inn og som var båndlagt til jernbaneformål.

Verdireduksjon ved slit og elde, som følge av bruk av foretakets varige driftsmidler i foretakets samfunnsoppdrag, reflekteres gjennom avskrivninger. At foretaket benytter sine varige driftsmidler til utøvelsen av samfunnsoppdraget medfører igjen at det i regnskapet gjøres tilsvarende reduksjon av leveringsforpliktelsen. Reduksjonen i leveringsforpliktelsen inntektsføres på regnskapslinjen Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd). Jamfør også prinsippbeskrivelse vedrørende vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter.

Dersom eiendeler frigjøres fra jernbaneformål blir resterende leveringsforpliktelse relatert til slike eiendeler inntektsført på overnevnte regnskapslinje, ettersom frigjøring fra jernbaneformål medfører at det ikke lengre påhviler leveringsforpliktelse på eiendelene.

Forurensning og opprydding

Bane NOR SF har ikke ansvar for historisk forurensning og opprydding av grunn relatert til Jernbaneverkets virksomhet. Eventuelle forpliktelser som måtte avdekkes på et senere tidspunkt, og som skyldes jernbanesektorens tidligere virksomhet på området, vil bli dekket av Samferdselsdepartementet.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige driftsinntekter

Foretakets hovedinntektskilde er vederlag fra staten som mottas i samsvar med avtaler med Jernbanedirektoratet. I tillegg har konsernet andre inntekter relatert til morselskapets samfunnsoppdrag, hovedsakelig fra togselskaper, samt kommersielle inntekter som primært består av leieinntekter og salgsgvinster fra konsernets eiendomsvirksomhet.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet

Foretaket inntektsfører vederlag fra Jernbanedirektoratet i samsvar med NRS 4 Offentlige tilskudd. Dette innebærer at vederlagene resultatføres samtidig som kostnadene det skal redusere og periodiseres på samme måte som kostnadene vederlaget relaterer seg til. Vederlag til drift (driftstilskudd) som skal redusere driftskostnader inntektsføres i samme periode som kostnadene påløper. Vederlag til investeringer (investeringstilskudd) periodiseres slik at det balanseføres en utsatt inntekt som kalles leveringsforpliktelse, som senere inntektsføres i takt med avskrivningene av driftsmidlet. Foretaket bruttofører driftstilskuddene, ettersom dette gir det beste bildet av foretakets aktivitetsnivå. Dette gjelder med unntak av ikke-avskrivbare driftsmidler, som i samsvar med standarden presenteres netto.

Foretaket har inngått en rekke avtaler med Jernbanedirektoratet som regulerer hvilke vederlag foretaket skal motta, og hvilke ytelser foretaket må levere. Disse er samlet under Overordnet avtale (K00) som har som formål å fastlegge grunnlag og generelle rammer for Bane NORs oppgaver og finansieringen av disse. De ulike undergruppene av avtaler, som blir referert til som «K-avtaler», omtales nedenfor. Foretaket har avtalefestet anledning til å omdisponere vederlag mellom K01-, K03- og K04- avtaler, etter orientering til Jernbanedirektoratet. Foretaket kan gjennomføre slik omdisponering for å sikre en mest mulig effektiv gjennomføring av planlagte aktiviteter og prosjekter. Muligheten til porteføljestyling gjør at eventuelle ubenyttede vederlag knyttet til K03- og K04- prosjekter som har lavere kostnadsestimat/er ferdigstilt til lavere kostnad enn tildeling, kan bli overført til andre ikke-ferdigstilte prosjekter som har høyere kostnadsestimat enn tildeling.

Tilgjengelighet i eksisterende infrastruktur (K01)

Vederlag vedrører dekning av drift, vedlikehold og investering/fornyelse av eksisterende infrastruktur. Det tildeles et samlet vederlag, som dekomponeres av foretaket til henholdsvis drift (som omfatter driftskostnader, driftsinvesteringer, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold) samt fornyelse (som omfatter fornyelsesvedlikehold og fornyelsesinvesteringer). Dekomponering av det samlede vederlaget skjer i henhold til føringer i Stortingsproposisjoner.

K01 Drift: Vederlag til drift anses i hovedsak som driftstilskudd. Inntektsføring av årets driftsvederlag skjer i regnskapsåret vederlaget tildeles, med unntak for driftsinvesteringer og planlagt forebyggende vedlikehold som forskyves i tid. Vederlag til driftsinvesteringer behandles parallelt som vederlag til K01-fornyelse, jamfør beskrivelse nedenfor. For vederlag til planlagt forebyggende vedlikehold som forskyves i tid, utsettes inntektsføringen i samsvar med NRS 4 Offentlige tilskudd, slik at denne skjer i samme periode som vedlikeholdet gjennomføres og kostnaden pådras. Dette prinsippet sikrer at foretaket ikke viser overskudd grunnet manglende gjennomføring av planlagt aktivitet. Ettersom vederlaget i K01 er fast, kan foretaket få regnskapsmessig overskudd eller underskudd knyttet til avtalen, avhengig av hvor effektivt foretaket gjennomfører driften av foretaket.

K01 fornyelse: Vederlag til fornyelse anses i hovedsak som investeringstilskudd. Vederlaget balanseføres og behandles som utsatt inntekt fram til anleggsmidlet er ferdigstilt og klart til å tas i bruk. Inntektsføring skjer fra tidspunktet hvor anleggsmidlet er klart til å tas i bruk og avskrivninger påløper. Inntektsføring skjer i takt med tilhørende avskrivninger.

Utredninger (K02)

Vederlagene skal dekke bestilling av utredninger og konsekvensutredninger knyttet til utvikling av ny infrastruktur. Inntektsføring skjer i takt med leveransen av tjenestene.

Planleggings- og prosjekteringsavtaler (K03)

Vederlagene skal dekke aktiviteter knyttet til planlegging og prosjektering av infrastruktur fram til investeringsbeslutning. Prosjekter som vedrører planlegging før vedtatt hovedplan, anses ikke regnskapsmessig å tilfredsstille kriteriene for aktivisering. Tilhørende vederlag behandles som driftstilskudd og det inntektsføres vederlag som tilsvarer påløpte kostnader. Prosjekter som vedrører planlegging etter vedtatt hovedplan anses å kvalifisere for balanseføring. Vederlag som vedrører slike prosjekter behandles som investeringstilskudd jamfør omtale ovenfor vedrørende K01-fornyelse.

Prosjektavtaler (K04)

Vederlagene vedrører tilskudd til bygging av infrastruktur etter investeringsbeslutning. Vederlagene behandles i hovedsak som investeringstilskudd, jamfør omtale ovenfor av K01-fornyelse. For administrasjonskostnader i Utbyggingsdivisjonen som ikke er direkte knyttet til prosjekter, og for kostnader som ikke tilfredsstiller kriterier for balanseføring, inntektsføres tilskudd lik kostnadspådrag i det aktuelle år.

Andre avtaler (K05)

For avtaler mellom Jernbanedirektoratet ved Norsk jernbaneskole og Bane NOR SF knyttet til undervisningstjenester, utstyr, husleie og leie av personell m.m. skjer inntektsføring i takt med leveransen av tjenestene. Bane NOR SF har fra 2019 overtatt alle ansatte tilknyttet enhetene for jernbanefag og trafikkopplæring ved Norsk jernbaneskole.

Inntekter fra togselskaper

Inntekter fra togselskaper kan deles inn i tre hovedkategorier:

Kjøreveisavgift

Kjøreveisavgift er en brukerbetaling for bruk av skinnegangen, som er en tjeneste foretaket skal levere til togselskapene. Kjøreveisavgiften er en inntekt som fastsettes av Jernbanedirektoratet og som betales av togselskapene direkte til foretaket. Kjøreveisavgift inntektsføres når den er opptjent, hvilket vil si i overensstemmelse med antall kilometer togselskapene har kjørt på skinnegangen.

Ytelsesordning (kompensasjon til togselskapene)

Det er innført en ytelsesordning som skal oppmuntre togselskapene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen medfører ulike økonomiske reaksjoner for forstyrrelser i driften, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser, og bonuser som belønner ytelse som overstiger det planlagte. Inntekter fra ytelsesordningen inntektsføres når de er opptjent, hvilket vil si når foretaket har opparbeidet et krav på togselskapene om et slikt vederlag.

Andre tjenester i henhold til forskrift

Dette er inntekter fra andre tjenester som foretaket tilbyr togselskapene i henhold til fordelingsforskriften og tillatelsesforskriften, og vedrører hovedsakelig leveranse av energi til togselskapene. Salg av tjenester til togselskap resultatføres når tjenesten er levert og inntekten er opptjent.

Øvrige inntekter

Konsernets øvrige inntekter vedrører hovedsakelig inntekter fra utleie og salg av fast eiendom, inntekter fra salg av strøm til andre enn togselskaper samt salg av enkelte andre tjenester til tredjepart.

Salg av strøm og tjenester resultatføres når tjenesten er levert og inntekten er opptjent.

Inntekter fra utleie av fast eiendom resultatføres over leieavtalenes løpetid. Gevinst ved salg av eiendom resultatføres i perioden risiko og kontroll overføres kjøper (overtagelsestidspunktet), med unntak av salgsgevinster relatert til eiendom som oppføres for salg (anleggskontrakter).

For eiendom som oppføres for salg, herunder bolig- og næringsprosjekter, innregnes inntekt i takt med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad på eiendommen. Løpende avregningsinntekt utgjør forventet prosjektinntekt multiplisert med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad. Se også omtale av anleggskontrakter i egen prinsippbeskrivelse. I forbindelse med tingsinnskudd av Bane NOR Eiendom AS ble alle konsernets eiendomsprosjekter skutt inn til virkelig verdi per 20. juni 2017. På konsernnivå elimineres derfor resultat fra løpende avregning mot merverdier relatert til de aktuelle pågående prosjektene, inntil verdien prosjektene ble skutt inn til ved tingsinnskuddet.

Bruk av estimater

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med regnskapsloven krever bruk av estimater. Videre krever foretakets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i stor grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger, høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlige for årsregnskapet, er beskrevet i notene.

Usikre forpliktelser og øvrige langsiktige forpliktelser

Foretaket avsetter for usikre forpliktelser der det etter foretakets syn er sannsynlighetsovervekt for at forpliktelsen kommer til oppgjør. Avsetning gjøres for beste estimat av forpliktelsen.

Foretaket har i forbindelse med åpningsbalansen ved tingsinnskuddet av eiendeler og forpliktelser fra Jernbaneverket balanseført forpliktelse knyttet til vedlikeholdsetterslep og nåverdi av fremtidige vedlikeholdskostnader på fredede og vernede banestrekninger og bygg. Forpliktelsen følger av foretakets lovpålagte plikt til å gjennomføre vedlikeholdsarbeid på objekter som er underlagt fredning eller vern, og at foretaket ikke mottar vederlag fra Jernbanedirektoratet til å utføre slikt vedlikehold.

Foretaket avsetter også for fjerningsforpliktelser for eiendeler som må fjernes i henhold til lov eller forskrift.

I forbindelse med overdragelse av Jernbaneverkets eiendeler til Bane NOR SF har Staten påtatt seg ansvaret knyttet til eventuell historisk forurensning, jamfør også egen prinsippomtale om forurensning og opprydning ovenfor.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Bane NOR SF og datterselskapene Bane NOR Eiendom AS, Bane NOR Serviceeiendom AS og Spordrift AS. Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS er igjen morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet, som består av om lag 100 hel- og deleide selskaper.

Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom de juridiske enhetene i konsernet er eliminert. I konsernregnskapet er posten aksjer i datterselskap erstattet med datterselskapenes eiendeler og gjeld. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at Bane NOR Eiendom konsernet er omarbeidet til God Norsk Regnskapsskikk, som er morselskapets regnskapsspråk. Underkonsernet avlegger konsernregnskap etter «forenklet IFRS».

Underkonsernet Bane NOR Eiendom er konsolidert med regnskapsmessig effekt fra 1. januar 2017, som er vurdert å være det regnskapsmessige kontrolltidspunktet.

Datterselskapene er regnskapsført i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. For Bane NOR Eiendom AS er anskaffelseskost lik virkelig verdi på aksjeposten ved tingsinnskudd gjennomført 20. juni 2017. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet, som er oppført i konsernregnskapet til virkelig verdi på konsernetableringstidspunktet. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over eiendelenes forventede levetid. Merverdier på tomter avskrives ikke.

Konsernets felleskontrollerte virksomheter konsolideres etter egenkapitalmetoden. Bruk av metoden fører til at regnskapsført verdi i balansen tilsvarer andelen av egenkapitalen i den felleskontrollerte virksomheten, korrigert for eventuelle gjenværende merverdier fra kjøpet og urealiserte interne gevinster. Resultatandelen i regnskapet baseres på andelen av resultatet etter skatt i den felleskontrollerte virksomheten, og korrigeres for avskrivning av merverdier og urealiserte gevinster. I resultatregnskapet vises resultatandelen som en separat driftsrelatert inntekt.

Hovedregel for klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk klassifiseres som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet ikke forventes å være forbigående. For anleggsmidler som vedrører jernbanerelatert infrastruktur og brukes innenfor foretakets formål gjøres vurderinger av virkelig verdi og nedskrivningsbehov med utgangspunkt i anleggsmidlets bruksverdi for foretaket. Forutsatt at eiendelen brukes innenfor foretakets formål og oppfyller betingelser i vederlagsavtalen med Jernbanedirektoratet, er utgangspunktet at eiendelens bruksverdi er i behold.

Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig og langsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet.

Anskaffelseskost

Anskaffelseskost for eiendeler omfatter kjøpesummen for eiendelen, med fradrag for eventuelle rabatter og lignende, og med tillegg for kjøpsutgifter. Ved kjøp i utenlandsk valuta balanseføres eiendelen til kursen på transaksjonstidspunktet. Renter som gjelder tilvirkning av anleggsmidler balanseføres.

Varige driftsmidler

Tomter avskrives ikke. Andre varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært til restverdi over driftsmidlenes forventede utnyttbare levetid. Egentilvirkede driftsmidler dekomponeres i vesentlige bestanddeler med ulik levetid og balanseføres ved ferdigstilling. Vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader. Påkostninger og forbedringer, som i Bane NOR SF betegnes «fornyelse», tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives over levetiden til påkostningen (dekomponert).

Vesentlige leide (leasede) driftsmidler balanseføres som driftsmidler hvis leiekontrakten anses som finansiell. Slike eiendeler har en tilsvarende motpost i form av en balanseført gjeldsforpliktelse.

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper

Datterselskaper er foretak som morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse over. Normalt vil eierandel på over 50 prosent uansett medføre at et selskap vurderes å være datterselskap. Felleskontrollert virksomhet er foretak som morselskapet direkte eller indirekte har felles kontroll på, sammen med andre eiere. Ingen eier har alene bestemmende innflytelse, men gjennom avtale har partene etablert felles kontroll over foretaket. Tilknyttede selskaper er selskaper hvor konsernet har betydelig innflytelse, men som ikke er datterselskap eller felleskontrollert virksomhet. Betydelig innflytelse foreligger normalt ved eierandel over 20 prosent.

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper bokføres til anskaffelseskost i morselskapets selskapsregnskap, men nedskrives til virkelig verdi dersom det inntre verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede. Kostprisen økes når midler tilføres ved kapitalutvidelse, eller når det gis konsernbidrag til datterselskap. Mottatte utbytter resultatføres i utgangspunktet som inntekt hos morselskapet. Utdelinger som overstiger andel av opptjent egenkapital etter kjøpet, føres som reduksjon av anskaffelseskost. Utbytte/konsernbidrag fra datterselskap regnskapsføres det samme året som datterselskapet avsetter beløpet. Utbytte fra andre selskaper regnskapsføres som finansinntekt når utbyttet er vedtatt.

Andre aksjer

Andre langsiktige aksjeposter er aksjeposter der foretakets eierandel er under 20 prosent. Slike aksjeposter bokføres til anskaffelseskost i konsernregnskapet, men nedskrives til virkelig verdi dersom det inntre verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

Varer

Eiendom, herunder tomter og prosjekter, som er under utvikling og tiltenkt etterfølgende salg, er klassifisert som utviklingseiendom i konsernregnskapet og inngår i regnskapslinjen varer.

Foretakets varelager består av materiell og komponenter som skal benyttes til løpende vedlikehold og drift av eksisterende jernbaneinfrastruktur.

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av anskaffelsesverdi og virkelig verdi. Varelager og utviklingseiendom nedskrives dersom det vurderes at virkelig verdi av varelageret er lavere enn anskaffelseskost. For varelager som skal benyttes til jernbaneformål blir foretakets bruksverdi av varelageret lagt til grunn ved vurdering av virkelig verdi.

Anleggskontrakter

Arbeid under utførelse, knyttet til konsernets boligprosjekter og øvrige eiendomsprosjekter under oppføring for kunde, vurderes etter løpende avregningsmetode. Fullføringsgraden beregnes som påløpte kostnader i prosent av forventet totalkostnad. Totalkostnaden revurderes løpende. For prosjekter som antas å gi tap, kostnadsføres hele det beregnede tapet umiddelbart.

Valuta

Fordringer og gjeld, samt pengeposter i utenlandsk valuta, er vurdert til balansedagens kurs.

Pensjon

Foretaket har innskuddsbasert pensjonsordning, som er gjeldende ved nyansettelser. Ordningen omfatter personer ansatt i foretaket etter 1. januar 2017. Foretaket har også en lukket ytelsesbasert pensjon i Statens Pensjonskasse (lukket ordning for ansatte som ble overført fra Jernbaneverket og Bane NOR Eiendom AS).

Innskuddsbasert pensjonsordning kostnadsføres i takt med innskudd om skytes inn på ansattes pensjonssparekontoer. Foretaket har ingen ytterligere betalingsforpliktelser når innskuddene er betalt.

Den private AFP-ordningen anses å være en ytelsesbasert flerforetaksordning. Administrator er ikke i stand til å fremskaffe pålitelige beregninger av opptjente forpliktelser. AFP-ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsbasert ordning, og er inkludert i kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift.

Foretaket ble tilført en netto pensjonsforpliktelse for ansatte som ble overført fra Jernbaneverket i forbindelse med tingsinnskuddet. I 2017 ble alle tidligere ansatte i Bane NOR Eiendom AS overført til Bane NOR SF som en virksomhetsoverdragelse, og pensjonsforpliktelsen knyttet til disse ansatte ble overført til Bane NOR SF og gjort opp mot Bane NOR SF fra Bane NOR Eiendom AS.

Foretaket benytter muligheten i NRS 6 Pensjoner til å bokføre pensjon i tråd med IAS 19 Ytelser til ansatte. Ved beregning av pensjonskostnaden benyttes en lineær opptjeningsmodell basert på forventet sluttlønn. Beregningene er videre basert på forventning om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang samt tidlig avgang som følge av særaldersgrense i Bane NOR SF.

Bane NOR SF fører estimatavvik direkte mot egenkapitalen. Endringer i pensjonsforpliktelse og midler som skyldes endringer i og avvik mot beregningsforutsetningene (estimatendringer) føres mot egenkapitalen.

Arbeids- og sosialdepartementet innførte med virkning fra 1. januar 2018 endrede bestemmelser for regulering av oppsatte rettigheter i statlige fristilte virksomheter. Finansiering av oppsatte pensjonsrettigheter for ansatte som slutter i virksomhetene overføres fra Statens Pensjonskasse til den enkelte virksomhet.

Finansiell og operasjonell leasing

Leieavtaler som overfører det vesentligste av økonomisk risiko og kontroll fra utleier til leietaker behandles som finansiell leasing. Foretaket har finansielle leieavtaler knyttet til bruksrettigheter til fiberkabler. Når foretaket selger bruksrettigheter til fiber behandles dette regnskapsmessig som salg av anleggsmiddel mot avbetaling. Det utleide anleggsmidlet balanseføres ikke, men foretaket balansefører i stedet en fordring som tilsvarer nåverdi av fremtidige leieinnbetalinger. Løpende inntekt fra leieavtalen behandles delvis som nedbetaling på fordringen og delvis som finansinntekt. Innleie av fiberkabler behandles analogt, så framtidige leieavtalene er vesentlige for foretaket.

Øvrige leieavtaler behandles som operasjonelle leieavtaler.

Sikring

I forbindelse med salg av strøm til togselskapene prissikrer foretaket mellom 25-50 prosent av totalvolumet fremover i tid ved hjelp av terminkontrakter i kraftmarkedet. Prissikring skjer i samråd med togselskapene, og inngår i kostnadsgrunnlaget som faktureres disse «back-to-back».

Konsernet har også inngått såkalte «swap-kontrakter» for å rentesikre lån som er tatt opp i konsernets datterselskaper. Det er kun rentesikringer som er inngått med det formål å sikre kontantstrømmer for konkrete lån som behandles som rentesikring.

Konsernets sikringsbokføring gjennomføres i samsvar med NRS 18, alternativ 2, slik at realiserte og urealiserte gevinster og tap på sikringsinstrumentet ikke resultatføres før det underliggende sikringsobjektet påvirker resultatregnskapet. Periodens resultat og akkumulerte gevinster og tap som ikke er resultatført vises i noteopplysninger til regnskapet.

Skatteplikt

Morselskapet Bane NOR SF har skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd. Foretaket har ikke erverv til formål og deler ikke ut utbytte til eier. Foretaket har likevel begrenset skatteplikt for økonomisk virksomhet etter skatteloven § 2-32 annet ledd. Øvrige konsernselskaper er skattepliktige.

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt beregnes på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Utsatt skatt og skattefordel som kan balanseføres oppføres netto i balansen.

Kontantstrøm

Kontantstrømpoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter konsernets kontanter og bankinnskudd.

Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (www.nues.no). Regnskapslovens føringer om redegjørelse om foretaksstyring dekkes ved at krav i §3-3b punkt 4, 7 og 8 er dekket i teksten under. Bane NOR har per i dag ikke sluttet seg til GRIs (Global Reporting Initiative) rapporteringsprinsipper, men søker allikevel å utarbeide rapportering i henhold til hovedprinsippene i denne.

Styret har det overordnede ansvaret for foretaksstyringen i Bane NOR og har fastsatt en policy for eierstyring og foretaksledelse. Policy for eierstyring og foretaksledelse er en del av Bane NORs styrende dokumenter og skal gjøre Bane NOR-konsernet i stand til å levere på sitt samfunnsoppdrag ved å klargjøre rollefordeling mellom eier, styret og administrasjonen og etablere rammer for hvordan konsernet ledes og styres.

God eierstyring og foretaksledelse reduserer forretningsrelatert risiko, samtidig som det legger til rette for at selskapets ressurser brukes på en effektiv og bærekraftig måte. Eierstyring og foretaksledelse håndterer saker og prinsipper knyttet til fordeling av roller og ansvar mellom styrende organer i et foretak. Åpenhet, transparens, ansvarlighet og lik behandling er svært viktig og skal bygge opp om foretakets omdømme som en pålitelig aktør både internt og eksternt. Bane NORs verdiplattform og etiske retningslinjer er sentrale forutsetninger for konsernets eierstyring og foretaksledelse.

Den grunnleggende forutsetningen for Bane NORs virksomhet er hensynet til sikkerhet. Derneft legges det vekt på kvalitet og å yte effektive tjenester til togselskapene og samfunnet for øvrig.

Bane NORs visjon er «Norge på skinner». Visjonen peker på foretakets samfunnsrolle og betydningen av jernbanen for bærekraftig verdiskapning i Norge. Den rommer ambisjoner om at jernbanen skal ta en stadig større andel av transportarbeidet i Norge ved at gods og reisende flyttes fra andre transportformer til jernbanen. «På skinner» innebærer at Bane NOR skal levere et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem med høy punktlighet og regularitet.

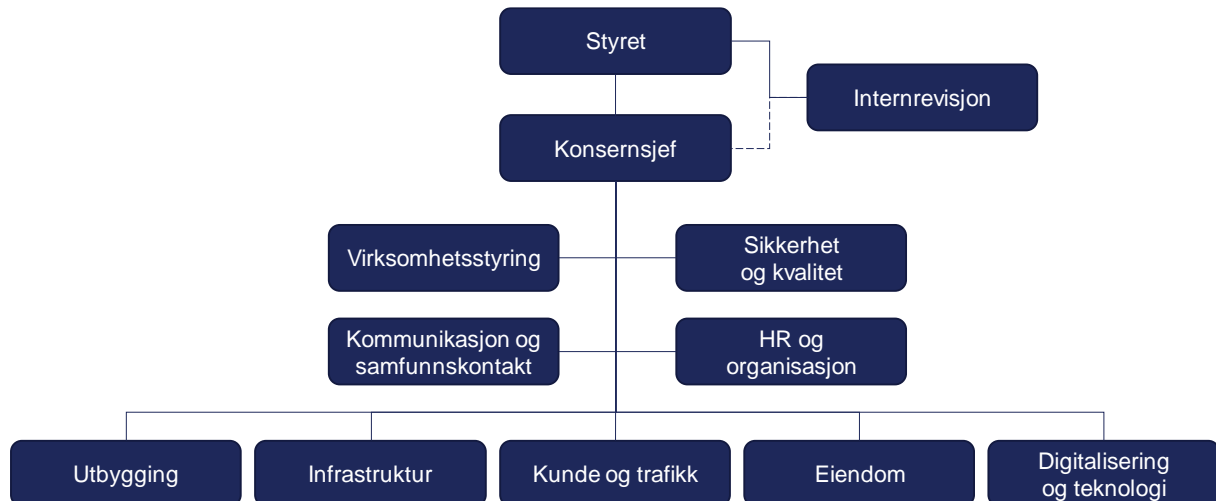
Bane NORs etiske retningslinjer gjelder for styremedlemmer, selskapets medarbeidere, innleide konsulenter og andre som utfører arbeid for konsernet. Bane NOR har ansvar for komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører og er involvert i bransjer med betydelig risiko for økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Alle styremedlemmer, medarbeidere og innleide konsulenter må bekrefte at de har lest og er kjent med Bane NORs etiske retningslinjer ved tiltredelse i selskapet. Bane NOR gjennomfører obligatorisk e-læring årlig for å understøtte kunnskap og forståelse om de etiske retningslinjene.

Etiske retningslinjer er beskrevet i «Policy for etikk og samfunnsansvar» og er tilgjengelig på www.banenor.no.

Organisering av Bane NOR

Bane NOR SF er organisert som et statsforetak etter statsforetaksloven. Organisering av Bane NOR SF vises i figur 1.

Figur 1: Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF



Bane NOR SF eies 100 prosent av staten. Statens eierskap forvaltes av Samferdselsdepartementet. Bane NORs vedtekter utformes og besluttes av eier.

Foretakets formål og samfunnsoppdrag er i vedtektenes § 2 angitt som følger:

Foretakets formål er å sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturstjenester (inkludert knutepunkts- og terminalutvikling) som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.

Bane NORs samfunnsplågte oppgaver er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, som Bane NOR etter avtale med Jernbanedirektoratet har påtatt seg ansvar for. Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om Bane NORs formål.

All fast eiendom i Bane NOR skal eies av statsforetaket eller datterselskaper i henhold til eiendommenes formål og bruk.

Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS med underselskaper driver kommersiell eiendomsutvikling og drift i tillegg til å realisere prosjekter som ikke møter krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som støtter opp under Bane NORs samfunnsoppdrag og lønnsomhet fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.

All fast eiendom i Bane NOR skal ha et bruksformål og tilpasses dette. Jernbanen skal ha tilstrekkelig og egnet areal til sine drift-, og servicefunksjoner, alt annet areal skal utvikles, selges, leies ut eller utnyttes på annen måte til beste for Bane NOR. Bane NOR Eiendom AS har ingen ansatte da disse er ansatt i statsforetaket.

Bane NOR SF har etablert datterselskapet Spordrift AS. Spordrift AS er et heleid aksjeselskap for produksjon av drift og vedlikehold i Bane NOR. Om lag 1 250 av Bane NORs medarbeidere er overført til det nye selskapet i 2019. Spordrift har inngått avtaler med Bane NOR om drift- og vedlikeholdsansvaret. I perioden 2021-27 vil Bane NOR gjennomføre en områdevis konkurranseutsetting av disse oppgavene.

Selskapskapital og utbytte

Selskapets foretakskapital er på 9 002 291 516 NOK. Bane NOR SF er definert som et statlig eiet selskap med sektorpolitiske målsettinger (kategori 4). Målene for slike selskap skal tilpasses formålet med eierskapet, og eier vil vektlegge at de sektorpolitiske målene nås mest mulig effektivt. Det er derfor ikke fastsatt avkastningsmål eller krav til utbytte for foretaket.

Bane NOR Eiendom AS har målsetting om belåningsgrad som ikke overskrider 50 prosent over tid. For å ha en tilstrekkelig sikkerhetsmargin for uforutsette markedshendelser, tar selskapet sikte på å opprettholde en lav belåningsgrad sammenlignet med andre eiendomsselskaper. Belåningsgraden er i dag ca. 30 %. Utbyttestørrelsen skal tilpasses eiendomsvirksomhetens investeringsplaner og anvendes innenfor Bane NORs formål som beskrevet i foretakets vedtekter.

Likebehandling av eiere og transaksjoner med nærstående

Bane NOR eies 100 prosent av staten ved Samferdselsdepartementet. Foretaket har derfor ikke egne retningslinjer rundt likebehandling av ulike eiere.

Bane NORs etiske retningslinjer setter krav til at styrets medlemmer og medarbeidere melder ifra dersom det kan være spørsmål om deres habilitet. Det er implementert et habilitetsregister med oversikt over nærstående relasjoner for styremedlemmer, konsernledelsen, ledende ansatte og medarbeidere innen anskaffelser.

Fri omsettelighet

Bane NOR SF er et statsforetak uten fritt omsettelige aksjer.

Foretaksmøte

Gjennom foretaksmøtet utøver staten som eier ved Samferdselsdepartementet den øverste myndighet i Bane NOR.

Ordinært foretaksmøte avholdes årlig og senest i løpet av juni. I tillegg kan ekstraordinært foretaksmøte avholdes dersom Samferdselsdepartementet, styret eller revisor finner det nødvendig. Det kan arrangeres eiermøter der styret møter eier for dialog og utveksling av informasjon.

Konsernsjef, medlemmer av styret, samt revisor har rett til å være til stede og til å uttale seg i foretaksmøtet. Konsernsjef og styrets leder har plikt til å være til stede med mindre det foreligger gyldig forfall. I sistnevnte tilfelle skal det utpekes en stedfortreder. Ekstern revisor har plikt til å være til stede for så vidt de saker som skal behandles er av slik art at dennes nærvær kan anses nødvendig.

Valgkomite

Foretaksrådet velger foretakets eieroppnevnte styremedlemmer. Ansattrepresentanter til styret ble i 2019 valgt for en toårsperiode.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Det er i samråd med fagforeningene avtalt at Bane NOR ikke skal opprette egen bedriftsforsamling.

Styret har åtte medlemmer som utpekes i henhold til retningslinjer i statsforetaksloven §19. Styrets leder, nestleder og fire styremedlemmer velges av foretaksrådet. To styremedlemmer og to observatører velges av og blant medarbeiderne i foretaket etter de regler som gjelder etter statsforetaksloven §20 med tilhørende forskrifter.

Blant styremedlemmene har det i 2019 vært like mange kvinner som menn, dette gjelder både for de eiervalgte og de ansattvalgte styremedlemmene. For informasjon om det enkelte styremedlem, se egen omtale i årsrapporten.

Styrets arbeid

Styret skal påse at Bane NOR drives i samsvar med Bane NORs formål, vedtekter og retningslinjer fastsatt av foretaksrådet. Styrets overordnede ansvar er å forvalte Bane NOR slik at hovedformålet søkes realisert på en mest mulig hensiktsmessig og regningssvarende måte innenfor rammen av de ressurser Bane NOR rår over. Styret ansetter konsernsjefen, og fører tilsyn med konsernsjefens ledelse av Bane NOR. Styret er generalforsamling for Bane NOR SFs datterselskaper. Det er utarbeidet en egen styreinstruks som gjennomgås årlig, og styret evaluerer sitt arbeid og sin kompetanse med samme frekvens.

I saker som antas å være av vesentlig betydning for foretakets formål eller som i vesentlig grad vil endre virksomhetens karakter, skal saken skriftlig forelegges Samferdselsdepartementet før styret treffer vedtak.

Styret har etablert tre styreutvalg.

Revisjonsutvalg

- Styrets revisjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og skal virke som et saksforberedende organ for styret i utøvelsen av sitt ansvar for regnskapsrapportering, intern- og eksternt revisjon, intern kontroll, styrende dokumenter og risikostyring innenfor økonomi- og finansområdet. I tillegg er revisjonsutvalget saksforberedende organ for saker knyttet til eierstyring, selskapsledelse og samfunnsansvar.
- Revisjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Kompensasjonsutvalg

- Styrets kompensasjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål. I tillegg er kompensasjonsutvalget saksforberedende organ for ledelsessaker, compliance-funksjonen, samt for varslingsaker.

- Kompensasjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Prosjektutvalg

- Styrets prosjektutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av prosjektbeslutninger, kontraktinngåelse og øvrige saker relatert til store prosjekter med tilhørende kontrakter.
- Prosjektutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

I 2019 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompensasjons- utvalget	Prosjekt- utvalget
Antall møter		14	7	4	3
Siri Hatlen	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget	14		4	3
Olaf Melbø	Nestleder, leder for revisjonsutvalget (fram til 25. sept) og leder for prosjektutvalget	13	5		3
Auke Lont	Styremedlem (ut fra styret 26. nov)	11			
Ane Breivega	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget og i revisjonsutvalget	14	2	4	
Toril Nag	Styremedlem	10			
Baard Haugen	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget (leder fra 25. september)	13	7		
Tor Egil Pålerud	Styremedlem (observatør fra august)	11			
Solbjørg Engeset	Styremedlem	14			
Torfinn Håverstad	Observatør (Styremedlem fra august)	14			
Jens Heiberg	Observatør (ut 1. juni)	6			
Morten Lønnes	Observatør (fra august)	5			
Janina Hortman	Vararepresentant	1			
Iain Vartun	Vararepresentant	2			
Bård Johnsen	Vararepresentant	1			

Konsernsjefens ansvar og oppgaver er nedfelt i instruks fastsatt av styret. Instruksen gjennomgås og godkjennes årlig.

Risikostyring og internkontroll

Bane NORs etiske retningslinjer og verdigrunnlag danner sammen med foretakets organisering, virksomhetsstyring og rapporteringslinjer grunnlaget for et godt internt kontrollmiljø. Internkontroll er en integrert del av virksomhetsstyringen og er basert på prinsippet om tre forsvarslinjer.

Styret skal fastsette Bane NORs risikoprofil og påse at Bane NOR har god internkontroll, tilstrekkelige systemer og ressurser for å sikre at lovbestemmelser etterleves. Dette inkluderer hensiktsmessige systemer for risikostyring som reflekterer omfanget og arten av virksomheten. Det er etablert en prosess for å rapportere strategiske konsernrisikoer med tilhørende tiltak hvert tertialt.

Styrende dokumenter i Bane NOR er en sentral del av internkontrollsystemet og består av styringspolicyer og konsernstandarder som definerer «skal» krav til organisasjonen (internkontrollkrav). Styringspolicyene angir rammer og prinsipper som Bane NOR skal operere innenfor. Disse er godkjent av styret. Konsernstandarder er relatert til nøkkelområder i Bane NOR SF. Konsernstandardene angir målsetninger og krav som skal etterleves. Konsernstandarder godkjennes av konsernsjef.

Modenheten i Bane NORs internkontroll og status på forbedringstiltak rapporteres årlig til styret. For å styrke internkontrollen og øke kostnadseffektiviteten har det i 2019 pågått et omfattende arbeid med å forbedre konsernets viktigste arbeidsprosesser og styrende dokumentasjon. Det er utarbeidet og implementert konsernprosedyrer og prosedyrer med nøkkelkontroller innenfor de viktigste pengestrømmene i konsernet.

Compliance Officer

Bane NOR har en egen Compliance officer funksjonen. Compliance officer skal ha en forebyggende, rådgivende og kontrollerende rolle, bistå ledelsen med rådgivning i spørsmål om regeletterlevelse og bidra til at Bane NORs etterlevelse av gjeldende eksterne og interne krav og forventninger. Compliance officer skal jobbe for å styrke Bane NORs omdømme og tillit ved å følge opp at eksternt og internt regelverk etterleves.

Internrevisjon

Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Bane NOR etablert en internrevisjonsfunksjon. Konsernets internrevisjon arbeider etter instruks fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal auditors (IIA). Internrevisjonen har til formål å bistå styret og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert.

Internrevisjonen skal gjennom en systematisk og strukturert tilnærming, evaluere hensiktsmessigheten og effektiviteten av Bane NORs styrings- og kontrollprosesser for governance, risikostyring og internkontroll. Internrevisjonen skal gi målrettet og strukturert tilbakemelding på Bane NORs etterlevelse av etablerte policyer, konsernstandarder, prosedyrer og etablerte tiltak på kritiske områder i virksomheten. Videre skal Internrevisjonen gi råd for å bidra til forbedringer i Bane NORs styrings- og kontrollprosesser, samt bidra til å øke verdiskapningen i Bane NOR.

Internrevisjonen i Bane NOR utføres i sin helhet av et eksternt revisjonsselskap. Internrevisor rapporterer formelt til styret og funksjonelt til konsernsjef. Internrevisjonen har til formål å bistå styret og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert.

Godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Detaljert oversikt over godtgjørelse til styret finnes i note 24 i årsregnskapet. Styremedlemmenes honorarer er ikke knyttet til resultat, opsjonsprogram eller lignende.

Bane NOR følger de retningslinjer som gjelder lederlønninger i statlig eid virksomhet. I samsvar med vedtektenes §8 utarbeider styret en erklæring om lederlønn i samsvar med allmennaksjelovens § 6-16a, regnskapsloven og retningslinjer for statlig eierskap. Erklæringen behandles på ordinært foretaksmøte. Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte finnes i note 24 i årsregnskapet.

Informasjon og kommunikasjon

Bane NOR er underlagt Offentleglova. Offentlig kommunikasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet legger fram fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport i årets andre kvartal. Regnskapstall rapporteres tertialvis til eier.

Det avholdes tertialvise kontaktmøter mellom eier og Bane NORs ledelse for utveksling av informasjon. Eventuelle synspunkter som formidles i slike møter er å betrakte som innspill til Bane NORs styre og administrasjon. Saker som krever formell tilslutning fra eier må behandles i foretaksmøtet.

Selskapsovertakelse

Bane NOR er et statsforetak. På denne bakgrunn anses dette punktet i anbefalingen ikke å være relevant.

Revisor

Revisor velges av foretaksmøtet. Bane NOR skal velge samme revisor for sine datterselskaper. Revisor plikter å delta i foretaksmøter hvis det behandles saker av en slik art at det anses som nødvendig.

PwC har vært foretakets revisor i 2019. Revisor fremlegger årlig et brev til styret (Management letter) som oppsummerer revisjon av foretaket og status vedrørende selskapets interne kontroll. Revisor fremlegger en årlig plan for arbeidet og møter i styret når relevante saker er til behandling og har et årlig møte med styret uten at ledelsen er til stede. Revisor møter i revisjonsutvalget når relevante saker er til behandling, og har møterett på foretaksmøtet.

For å sikre revisors uavhengighet har styret fastsatt retningslinjer for konsernets adgang til å benytte ekstern revisor til andre tjenester enn revisjon.

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og fremgår av note 3 til regnskapet. Foretaksmøtet skal godkjenne revisors godtgjørelse.