

NSB-konsernet 2016

Styrets beretning
Samfunnsregnskap
Eierstyring og selskapsledelse

Styrets beretning 2016

Sammendrag av resultat og utviklingstrekk for NSB-konsernet i 2016

NSB-konsernet kan fremvise gode resultater samtidig som det har vært høy aktivitet knyttet til endringer i rolle og virksomhetssammensetning som følge av jernbanereformen. Nøkkeltallene i punktene nedenfor gjelder den totale virksomheten i NSB-konsernet i 2016.

(Fjorårets tall i parentes)

- // Driftsresultatet er 1 740 MNOK (2 814 MNOK)
- // Resultat før skatt er 1 503 MNOK (2 664 MNOK)
- // Avkastningen på bokført egenkapital er 12,1 % (23,5 %)
- // Antall reiser og inntekter i persontogvirksomheten økte
- // Bedret resultat i bussvirksomheten
- // Negative resultateffekter av streiken i oktober
- // Betydelige resultater fra utvikling og salg av eiendom
- // Punktlighet for NSBs persontog ble på 88,3 % som er på nivå med fjoråret
- // Betydelig arbeide og kostnader knyttet til jernbanereform og omstilling

Jernbanereformen og konsekvensene for NSB-konsernet

Regjeringen har iverksatt gjennomføring av den vedtatte jernbanereformen. Som en følge av dette endres NSBs rolle og virksomhetssammensetning vesentlig. Et av de viktigste formålene med jernbanereformen er å skape konkurranse innen persontrafikken på norsk jernbane. Det skal oppnås ved at togtrafikken deles inn i 6-8 trafikkpakker, der operatøransvaret blir tildelt etter tilbud. For at konkurransen skal skje på like vilkår, skal ikke NSB eie kritiske produksjonsfaktorer som kan gi selskapet en fordel i konkurransen.

Som en konsekvens av dette har NSB-konsernet i oktober 2016 etablert og satt i drift Materiellselskapet AS og Entur AS, som har fått overført NSBs persontogmateriell og NSBs salgs- og distribusjonssystemer. Disse to selskapene, sammen med eiendomsvirksomheten ROM Eiendom AS og vedlikeholdsvirksomheten Mantena AS, vil bli fisjonert ut med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017 og til regnskapsmessig kontinuitet.

I henhold til IFRS 5 skal virksomhet/eiendeler som fisjoneres ut klassifiseres som «holdt for utdeling» / «ikke videreført virksomhet». Dette innebærer at det i resultat og balanseoppstillingene fremkommer hvilke resultat- og balanseposter som knytter seg til virksomhet som videreføres og virksomhet som ikke videreføres. Det samme gjelder kontantstrømpoppstillingen. Under økonomisk utvikling nedenfor er resultatet vist slik det har vært rapportert og fulgt opp gjennom 2016. Det offisielle regnskapet følger etter styrets beretning og er oppstilt i henhold til IFRS 5.

Økonomisk utvikling for den samlede virksomheten i NSB-konsernet og morselskapet NSB AS

| 2016 RESULTAT | Total virksomhet | Ikke videreført virksomhet | Videreført virksomhet |
|--|---------------------|----------------------------------|--------------------------|
| Driftsinntekter | 15 559 | 989 | 14 571 |
| Lønn og andre personalkostnader | 7 630 | 1 288 | 6 341 |
| Avskrivninger og nedskrivninger | 1 496 | 716 | 780 |
| Andre kostnader | 5 416 | -1 405 | 6 821 |
| Sum driftskostnader | 14 542 | 600 | 13 942 |
| Resultatandel i felleskontrollert virksomhet | 131 | 102 | 29 |
| Andel resultat i tilknyttede selskaper | 41 | 1 | 40 |
| Ureal. verdiendr. investeringseiendom | 551 | 551 | - |
| Driftsresultat | 1 740 | 1 042 | 698 |
| Finansielle poster | | | |
| Finansinntekter | 252 | 111 | 141 |
| Finanskostnader | -654 | -593 | -60 |
| Netto finanskostnad pensjoner | -44 | -7 | -36 |
| Urealiserte verdiendringer | 209 | 206 | 4 |
| Sum finansielle poster | -236 | -284 | 48 |
| Resultat før skattekostnad | 1 503 | 758 | 746 |
| Skattekostnad | -236 | -106 | -130 |
| Periodens resultat | 1 267 | 652 | 616 |

NSB-konsernets årsresultat for den totale virksomheten er på 1 267 MNOK (2 158 MNOK), en reduksjon på 891 MNOK sammenlignet med fjoråret. Driftsresultat er på 1 740 MNOK (2 814 MNOK), en reduksjon på 1 074 MNOK. Reduksjonen i årsresultat skyldes i hovedsak redusert gevinst fra utvikling og salg av eiendommer, omstillingskostnader knyttet til jernbanereformen, og engangseffekter knyttet til pensjonskostnader.

Årsresultat for den virksomhet som skal videreføres i 2017 er 616 MNOK (1 231) MNOK, en reduksjon på 615 MNOK sammenlignet med fjoråret. Driftsresultat for videreført virksomhet er 698 MNOK (1 298 MNOK), en reduksjon på 600 MNOK. Hovedårsaken til endringen er omstillingskostnader knyttet til jernbanereformen, og engangseffekter knyttet til pensjonskostnader.

Årsresultat etter skatt for den totale virksomheten i morselskapet NSB AS er 507 MNOK (1 723 MNOK). Konsernbidrag og utbytte fra datterselskaper er inkludert i morselskapets årsresultat med 561 MNOK (901 MNOK). Driftsresultatet i morselskapet er 613 MNOK (1 084 MNOK). Endringen i driftsresultat skyldes i hovedsak omstillingskostnader knyttet til jernbanereformen samt engangseffekt knyttet til pensjonskostnader.

Konsernets netto kontantstrøm fra driften er 2 698 MNOK (2 233 MNOK). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 1 016 MNOK (1 429 MNOK). Herunder inngår 1 471 MNOK (2 148 MNOK) i kjøp av varige driftsmidler og investeringseiendom samt salg av datterselskap, varige driftsmidler og investeringseiendom på 278 MNOK (319 MNOK). Investeringene er i hovedsak brukt til å øke kapasitet og lønnsomhet innen konsernets virksomhetsområder. Det ble i 2016 betalt 595 MNOK i utbytte til eier.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i morselskapet 6 464 MNOK (6 849 MNOK). Egenkapitalandelen er 42,7 % (29,2 %). Annen opptjent egenkapital for morselskapet før årets utbytte utgjør 1 320 MNOK. For NSB-konsernet er egenkapitalen 9 934 MNOK (9 838 MNOK), som gir en egenkapitalandel på 34,3 % (34,1 %). Egenkapitaleffekten ved utfisjonering utgjør en reduksjon på 5,6 mrd. NOK etter konsernbidrag. Egenkapital i videreført virksomhet er 4,3 mrd. NOK som vil gi en egenkapitalandel på 28,6 % for det gjenværende konsernet.

Konsernets avkastning på bokført egenkapital er 12,1 % (23,5 %).

NSB-konsernets arbeidskapital er 817 MNOK (4 259 MNOK), en endring på 3 442 MNOK.

Eier ved Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en forventning om 50 % utbytte av NSB-konsernets årsresultat etter skatt, men for 2016 forventes det ikke utbytte. Det foreslås følgende disponering av årets totalresultat for morselskapet NSB AS:

| | |
|----------------------------|----------|
| Utbytte | 0 MNOK |
| Overført annen egenkapital | 507 MNOK |
| Sum årsresultat | 507 MNOK |

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

Sammendrag av resultater og utviklingstrekk for virksomhetsområdene

Persontogvirksomheten

Virksomheten består av NSB AS med datterselskapene NSB Gjøvikbanen AS, Svenska Tågkompaniet AB, Materiellselskapet AS og Entur AS. De to siste ble etablert i oktober som konsekvens av jernbanereformen, hhv. for å ivareta eierskap av persontogmateriell og eierskap og drift av salg- og billetteringssystemer. Materiellselskapet AS og Entur AS vil bli fisjonert med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017, og eies deretter direkte av staten.

I forbindelse med jernbanereformen har regjeringen varslet konkurranse om to persontog-pakker, hhv. trafikkpakke Sør og trafikkpakke Nord, med oppstart i desember 2018 og 2019. NSB AS har iverksatt et endringsprogram for å forberede seg for en slik konkurranse. Både organisering og be-

manning vil måtte tilpasses en ny markedssituasjon.

Driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2016 var 7 815 MNOK (7 534 MNOK), en økning på 3,7 % fra foregående år. Totalt antall reiser i persontogvirksomheten i Norge og Sverige var på 72,3 mill. som er på nivå med fjoråret. For NSB AS var veksten på 0,8 %. Korrigert for streiken i høst var årsveksten på 3 %.

Driftsresultatet for persontogvirksomheten ble på 636 MNOK (1 208 MNOK), en reduksjon på 572 MNOK fra fjoråret. Nedgangen skyldes i hovedsak omstillingskostnader knyttet til jernbanereformen og engangseffekter pensjon. For virksomheten i Sverige ble driftsresultatet 4 MNOK (9 MNOK).

Den store endringen i ruteplanen fra 2012 har gitt reisende på Østlandet, og fra desember 2014 også i Trøndelag og på Sørlandsbanen, et bedre togtilbud i form av flere avganger, nye tog og økt kapasitet. Endringene har medført en økning i antall reisende de fem siste årene på 29 %.

Anskaffelse av nye region- og lokaltog skjer i henhold til plan og 36 regiontog (type 74) og 45 lokaltog (type 75) er satt i produksjon på Østlandet ved utgangen av året. Det er planlagt kjøp av til sammen 125 nye tog, med en leveranse på ca. 10 i året.

NSBs persontog i Norge oppnådde en punktlighet på 88,3 %, om lag på nivå med 2015, men under målet på 90 %.

Bussvirksomheten

Etter organisasjonsendring 1. januar 2016 består nå Nettbusskonsernet av morselskapet Nettbuss AS som har 28 datterselskap. I tillegg har Nettbuss eierskap i 7 tilknyttede selskaper.

Nettbuss-konsernet har transportaktiviteter i nær alle fylker i Sør- og Midt-Norge. Det svenske underkonsernet har hoveddelen av sin virksomhet i sydvest-Sverige. Både i Norge og Sverige utføres rutekjøring på anbud eller kontrakt med fylkeskommunene, ekspressbusskjøring, turkjøring og verksteddrift.

Driftsresultat for virksomheten er 306 MNOK (172 MNOK). Totale driftsinntekter for 2016 er 5 850 MNOK (5 583 MNOK), en økning på 4,8 % fra året før. Hovedårsaken til økning i omsetning er endringer i anbudstrafikk i 2016.

Etter flere år med omfattende omstilling er det nå oppnådd tilfredsstillende lønnsomhet i den norske ekspressbussvirksomheten. Konkurransen er imidlertid fortsatt hard og ytterligere kundetilpassning må til for å holde posisjonen. I Sverige har ekspressbussvirksomheten vokst og tar stadig markedsandeler. Selskapet viser god lønnsomhet og er nå markedsleder på vestkysten mellom Oslo – Göteborg – Malmö. Også rute mellom Västerås og Arlanda med oppstart i 2015 har god utvikling.

Nettbuss har deltatt i relativt få anbudskonkurranser det siste året. I 2016 har Nettbuss vunnet kontrakter med oppstart i 2017 som omfatter 50 busser og til en samlet verdi over kontraktperioden på 350 millioner kroner. Samtidig har konsernet tapt anbud om kjøring i Sogn, og rutevirksomheten her vil bli avviklet sommeren 2017.

Nettbuss Sverige startet i juli 2016 opp to anbud i VästTrafik, Rød og Lila Express og Fyrbodalen, samt Lerum. De vant også anbud i Herljunga med oppstart august 2017. Videre tapte selskapet i 2016 anbud på Skövde skolbuss og Vårgårda skolbuss, hvor kontraktene opphører juni 2017.

I 2016 fraktet bussvirksomheten totalt 119 (110) mill. passasjerer fordelt på rute- og ekspressbuss, og kjørte 172 (174) millioner km.

Godsvirksomheten

Virksomheten drives av CargoNet. Den største delen av virksomheten skjer ved pendeltog for transport av containere og andre intermodale lastbærere. I tillegg leveres transport i form av dedikerte driftsopplegg for enkeltkunder, herunder transport av tømmer, malm og flydrivstoff.

Drift av terminaler for intermodale transporter drives gjennom det heleide datterselskapet RailCombi AS.

Driftsinntektene er på 980 MNOK (1 096 MNOK), og driftsresultatet - 2 MNOK (89 MNOK). Endringen i driftsresultat kan i hovedsak knyttes til endringer i konkurransesituasjonen som har påvirket volum og marginer, og negative resultateffekter som konsekvens av redusert tilbud til kundene under høstens lokførerstreik.

Omfanget av ikke planlagte innstillinger grunnet infrastrukturen ligger i 2016 (50) betydelig under samme nivå som foregående år (155). Punktligheten var på 94 % (92 %) leveranse innenfor 15 minutter, som er bedre enn målsettingen på 90 %.

Togvedlikehold

I forbindelse med Jernbanereformen er det besluttet at NSB-konsernets virksomhet for togvedlikehold, Mantena AS med datterselskap, skal fisjoneres fra NSB konsernet og overføres til direkte statlig eie med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017.

Togvedlikeholdet utføres av Mantena AS, som er den største leverandøren av vedlikeholdstjenester til togoperatører i Norge. Hovedaktiviteten er driftspausebasert vedlikehold på lokomotiv, vogner og motorvogner. I tillegg har Mantena eget verksted for vedlikehold av komponenter og deler. Selskapet utfører også vedlikehold og reparasjoner av skinnegående arbeidsmaskiner i Norge. Mantena AS disponerer verksteder i Oslo, Trondheim, Drammen, Skien, Bergen, Stavanger, Kongsvinger, Narvik og Bodø.

Mantena har fått betydelige vedlikeholdsoppgaver i Sverige. Eierandelen i selskapet for vedlikehold av rullende materiell på tunnelbanen i Stockholm ble solgt i 2016.

Mantena skal møte fremtidig konkurranse om leveranse av tilgjengelige tog gjennom effektivt og pålitelig vedlikehold, og det arbeides med et omfattende omstillingsprogram.

Driftsinntektene er 1 468 MNOK (1 367 MNOK). Driftsresultatet er - 156 MNOK (51 MNOK). Endringen i driftsresultat skyldes i hovedsak omstillingskostnader knyttet til jernbanereformen.

Eiendomsvirksomheten

I forbindelse med Jernbanereformen er det besluttet at NSB konsernets eiendomsvirksomhet skal fisjoneres ut av NSB-konsernet og fusjoneres inn i Bane NOR med regnskapsmessig virkning 1. januar 2017.

Konsernets strategi for eiendomsvirksomheten har også i 2016 vært å optimalisere verdiutviklingen av eiendomsmassen med sikte på salg av driftsuavhengige eiendommer tilpasset markedsmuligheter og konsernets finansieringsbehov. I tillegg har det vært et strategisk mål for eiendomsvirksomheten å utvikle og forvalte eiendomsporteføljen slik at transportvirksomheten i NSB-konsernet styrkes.

ROM Eiendom har gjennom flere år utviklet gode og miljøriktige kollektivknutepunkt. Også i 2016 har dette hatt prioritet. Dette er et viktig satsningsområde og ROM vil fortsette arbeidet i årene som kommer, som del av Bane NOR. Virksomheten har også ambisjon om at nybygg som minimum skal være innenfor miljøstandardene klasse A bygg og BREEAM-NOR Excellent.

ROM Eiendom har også i 2016 gjennomført flere eiendomssalg, både i egenregi og gjennom deleide selskaper. Blant annet ble nytt kontorbygg i Zander Kaaes gate i Bergen solgt til KLP. Eiendomsvirksomheten genererte i 2016 totale salgsgevinster på 152 MNOK.

I tillegg til de gjennomførte eiendomssalgene er ROM Eiendom gjennom sitt eierskap i Oslo S Utvikling, Grefsen Utvikling og Jessheim Byutvikling involvert i boligprosjekter hvor salget av leiligheter i 2016 har vært svært godt. I tillegg har ROM Eiendom i 2016 lagt ut for salg et heleid boligprosjekt, Hollenderkvartalet, i Oslo. I 2016 er det gjennom disse prosjektene solgt 604 boliger. Boligutbyggingen i de ulike prosjektene vil strekke seg over flere år. Markedet for nye boliger forventes å være godt også i 2017, og ROM Eiendom er godt posisjonert i markedet gjennom sine hel- og deleide boligprosjekter.

Virksomheten i ROM Eiendom omfatter et utleieareal på ca. 730 000 kvm. og et utviklingsareal på ca. 2 mill. kvm., og oppnådde i 2016 et driftsresultat på 1 011 MNOK (1 307 MNOK). Det gode resultatet i 2016 kan i stor grad tilskrives gevinst ved salg av eiendom og urealiserte verdiendringer på investeringseiendom.

Eierstyring og selskapsledelse

Styret har behandlet og vedtatt redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse som er vedlagt årsoppgjøret.

Eierforhold

NSB er et av Norges største transportkonsern. Morselskapet NSB AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo, mens virksomheten er spredt over det meste av Norge og i deler av Sverige.

Organisering

Konsernet har virksomhet innen følgende hovedområder:

// Persontog: persontransportvirksomhet med tog inkl. konsernfelles funksjoner

// Buss: persontransportvirksomhet med buss

// Gods: godstransport med tog

// Togvedlikehold: vedlikehold og reparasjonsarbeid på gods- og persontog

// Eiendom: utleie og utvikling av eiendom

Den vedtatte jernbanereformen får betydelige konsekvenser for NSB-konsernets størrelse og sammensetning med effekt fra 2017. Togvedlikehold ved Mantena AS og Eiendomsvirksomheten ved ROM AS samt to nyopprettede selskap for hhv. eierskap av persontogmateriell og eierskap og drift av salgs- og billetteringsløsninger fisjoneres ut med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017.

Fra og med 2017 vil NSB-konsernet ha virksomhet innen følgende hovedområder:

// Persontog: persontransport med tog

// Buss: persontransport med buss

// Gods: godstransport med tog

// Reiseliv: opplevelsesbasert reiseliv i Norge

Mål og strategier

Endringen i virksomhet knyttet til jernbanereformen har også som konsekvens at konsernets mål og

strategier må justeres. Det er igangsatt en prosess som har som mål å vedta en strategi for det nye NSB-konsernet før sommeren 2017. I 2016 har konsernet arbeidet i henhold til tidligere vedtatte mål og strategier, men med tilpassing til vedtatte endringer som kommer av jernbanereformen. Som et ledd i dette er virksomhetsområdet Reiseliv opprettet.

I året som har gått har NSB-konsernet arbeidet i henhold til følgende mål og strategier:

Kjernevirksomheten i NSB-konsernet er persontrafikk med tog og buss i Norden, godstransport i og til/fra Norden samt knutepunktutvikling og eierskap av strategiske eiendommer i tilknytning til stasjoner og terminaler. I tillegg driver NSB-konsernet virksomhet som står i naturlig sammenheng med kjernevirksomheten.

NSB skal drive verdiskapning gjennom å utvikle, produsere, markedsføre og selge sikre, konkurransedyktige persontrafikk- og godstransporttjenester med Norden som hjemmemarked, samt bidra til en by- og stedsutvikling tilrettelagt for kollektive transportløsninger med utgangspunkt i de eiendommene selskapet eier.

NSB-konsernet skal

// være det ledende landbaserte transportselskapet i Norden

// unngå skade på mennesker og miljø

// tjene penger

// ha fornøyde kunder

// ha høyt kvalifiserte og motiverte medarbeidere

// opprettholde finansiell handlefrihet

Internkontroll

NSB-konsernet har vedtatt et eget rammeverk for internkontroll, og har etablert internkontrollsystemer som omfatter verdigrunnlag, retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter. Styret gjennomgår årlig konsernets forretningsidé, verdigrunnlag, strategier og planer. Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernet og i virksomhetsområdene. Risiko innen finansiell rapportering vurderes gjennom egne risikoanalyser og periodiske oppfølgingsmøter med virksomhetsområdene.

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

Risiko

Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Konsernets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimalisere de potensielle negative effektene på konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Utfyllende informasjon om konsernets finansielle risikostyring er beskrevet i årsregnskapets note 15.

NSB tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett gir de gunstigste betingelsene. Lån i uten-

landsk valuta byttes til norske kroner gjennom valutabytteavtaler. NSB har som målsetning å minimere valutarisiko i finansforvaltningen. I den daglige driften er NSB til en viss grad eksponert for valutarisiko knyttet til likvide midler i forbindelse med virksomhet i utlandet. For øvrig er konsernet i liten grad eksponert for valutarisiko da hoveddelen av inntekter og kostnader er i NOK. Dersom avtale om større innkjøp inngås i utenlandsk valuta, dekkes valutarisikoen tilnærmet 100 % i avtalens løpetid. Som en resultat av jernbanereformen vil NSBs rentebærende gjeld bli betydelig redusert, men prinsippene ovenfor vil ligge til grunn ved fremtidige låneopptak.

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

Overskuddslikviditet plasseres i bank og i norske sertifikater og obligasjoner med kort gjenstående løpetid. Endring i rentenivå kan påvirke verdien på plasseringene i rentebærende verdipapirer, men normalt beholdes disse til forfall. Det er etablert rammer for kreditteksponering mot sektorer og institusjoner basert på kredittvurderinger.

Etter etablerte målsetninger skal lånebehov i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Konsernet har en målsetning om å ha en fri likviditetsbeholdning på minimum 500 MNOK.

NSB dekket sitt finansieringsbehov i 2016 på en tilfredsstillende måte ved opptak av kortsiktige lån i det norske sertifikatmarkedet gjennom året. Uroen i finansmarkedene er redusert, men det er usikkerhet knyttet til utviklingen i rentenivå med en økning i lange renter gjennom året. Mot slutten av året var det en generell økning i lånemarginer. NSB vil fortsatt ha fokus på motpartsrisiko i finansielle transaksjoner.

Operasjonell risiko

Det gjennomføres systematisk analyser av operasjonell risiko, blant annet innen trafikkikkerhet og oppnåelse av økonomiske mål. Det gjennomføres i tillegg helhetlige risikoanalyser for konsernets virksomhet i tilknytning til det årlige plan- og budsjettarbeidet. I analysen inngår bl.a. vurderinger av konkurranse- og markedssituasjon, konsekvenser av miljøkrav, klimautfordringer og endringer i rammebetingelser. Med utgangspunkt i risikoanalysene er det etablert tiltak og kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer, herunder automatiske kontroller, revisjoner og oppfølgende, utvidede analyser relatert til spesielle risikoområder.

NSB-konsernet og samfunnsansvar

Styret er opptatt av at NSB-konsernet tar samfunnsansvar, og det er vedtatt egne retningslinjer for utøvelse av dette. NSB-konsernets største bidrag til samfunnet er tilrettelegging for at samfunnets transportutfordringer foregår på en effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig måte. NSB-konsernet har i 2016 bidratt betydelig til det grønne skiftet ved gjennomførte tiltak for å øke kollektiv trafikk til/fra hjem og arbeidssted, utvikle kollektivknutepunkter og bygge boliger og næringsbygg i nær tilknytning til disse, og levere et bærekraftig godstilbud på jernbane. I tillegg jobber vi kontinuerlig med å bedre vår egen energieffektivitet.

NSB-konsernet redegjør for samfunnsansvar iht. regnskapsloven § 3-3 a og c. Kravene er innarbeidet i NSB-konsernets Samfunnsregnskap 2016 som er en del av årsrapporten. Samfunnsregnskapet inneholder blant annet en redegjørelse om strategier, planer og status for arbeidsmiljø/sykefravær, sikkerhet, likestilling/diskriminering, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon.

I NSBs vedtekter er det presisert at styret skal sørge for at selskapet tar samfunnsansvar. NSB-konsernet rapporterer om status på dette området til eier i den årlige rapporteringen som spesifisert i vedtektene § 10.

Fremtidsutsikter

Etter jernbanereformen består NSB-konsernet av virksomhet innen persontog, buss, godstransport på tog, og reiseliv.

NSB-konsernet har på bakgrunn av reformen iverksatt et endringsprogram som skal bidra til å bygge et nytt, sterkt og levedyktig NSB-konsern med konkurransekraft og høy kompetanse. For å sikre at konsernet vinner den fremtidige konkurransen jobbes det nå med forbedringsprogrammet Kompass som skal sikre NSB konkurransekraft. I 2017 skal NSB-konsernet implementere resultatet av endringsinitiativene i Kompass, tilpasse organisasjonen i henhold til vedtatte endringer og redusere virksomhetens kostnadsnivå for å kunne konkurrere om anbudene i trafikkpakke Sør og Nord. Samtidig er NSB-konsernet i en prosess som skal munne ut i en oppdatert strategi tilpasset det nye NSB-konsernet.

Styret er opptatt av at NSB får konkurrere på like vilkår om de trafikkpakkene som legges ut på anbud. Erfaringen fra tilsvarende konkurranser i Sverige tilsier at konkurrentene vil være internasjonale transportselskap med stor finansiell styrke. NSB må derfor ha finansiell og forretningsmessig handlingsfrihet til å utvikle seg slik at selskapet kan være en jevnbyrdig konkurrent.

NSBs utvidelse av tilbudet på jernbane, spesielt på Østlandet, som ble startet opp ved ruteendring desember 2012, har fortsatt å gi god vekst i antall reisende og inntekter. Til sammen 81 nye togsett var levert ved utgangen av 2016. Ved ruteendring i desember 2016 ble det satt opp to nye direkteavganger mellom Tønsberg og Oslo, med betydelig redusert reisetid. Investering og leveranse av nye persontog vil fortsette i regi av det nyopprettede Materiellselskapet, og gi NSB mulighet til å forbedre tilbudet ytterligere.

Nettbuss' økonomiske og strategiske posisjon gjør selskapet godt rustet for fremtiden. I 2017 vil det komme mange anbud, også på eksisterende produksjon for Nettbuss i Trøndelag, Kristiansand og i Oppland. Selskapet arbeider kontinuerlig for å effektivisere sin virksomhet, og gjennom kontinuerlig resultatforbedring å styrke konkurransekraften slik at selskapet kan være en langsiktig aktør i markedet. Gjennomført restrukturering av selskapene i Norge har gitt en vesentlig reduksjon av de administrative kostnadene. Det er særlig tre faktorer som blir viktige fremover; en offensiv satsing på kollektive løsninger som sikrer bussen god fremkommelighet, utvikling av et anbudsregime som sikrer tilstrekkelige marginer til å opprettholde og utvikle kunderettede tilbud, samt å sikre god og effektiv drift i alle deler av virksomheten.

For CargoNet forventes at en moderat aktivitetsutvikling i næringslivet generelt vil bety en moderat volumvekst på eksisterende produksjon. En nyvunnet kontrakt på kjøring av et daglig tog t/r Oslo – Narvik vil innebære en tydelig vekst i samlet volum. Videre forventes fortsatt sterk konkurranse både fra veitransport og andre jernbaneselskaper. CargoNet vil fortsette sitt arbeid med effektivisering for å tilpasse selskapet til gjeldende rammebetingelser.

NSB fikk i 2016 Ipsos omdømmepreis for kontinuerlig fremgang på alle omdømmemålinger siden 2010. Dette sammen med sterk passasjervekst viser at summen av satsing på nye tog, økt rutetilbud samt vedlikehold og fornying av infrastruktur, gir gode resultater. Videre fremgang krever fortsatt satsing på dette. Samordningen av disse elementene vil iht. jernbanereformen i fremtiden ligge i Jernbanedirektoratet.

Det har vært et krevende år for NSB-konsernet, hvor arbeidet med konsekvensen av jernbanereformen har tatt mye tid og ressurser. Samtidig har konsernets virksomheter klart å opprettholde en god og lønnsom daglig drift. Styret takker alle medarbeidere for god innsats i året som gikk, og ser frem til en felles innsats for utviklingen av det nye NSB-konsernet.

Oslo, 9. februar 2017



Dag Mejdell / Styreleder



Bjarne Borgersen



Wenche Teigland



Åsne Havneld



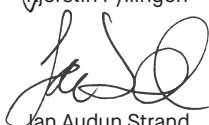
Kjerstin Fyllingen



Ove Sindre Lund



Rolf Juul Ringdal



Jan Audun Strand



Geir Isaksen / Konsernsjef

Samfunns- regnskap 2016

1. **Innledning og sammendrag**
 2. **Kunde**
 3. **Miljø**
 4. **Sikkerhet**
 5. **Medarbeider**
 6. **Menneskerettigheter, medarbeiderrettigheter og arbeid mot korrupsjon**
 7. **Likestilling og likeverd**
 8. **Interessentoversikt og vesentlighetsanalyse**
 9. **Nøkkeltall**
-

1. Innledning og sammendrag

NSB-konsernets inngang til å ivareta samfunnsansvar reflekteres i vårt strategiske hovedmål:

NSB har som hovedmål å skape verdier for eier og samfunn, gjennom å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods.

NSB-konsernet har i 2016 bidratt betydelig til det grønne skiftet ved å planlegge og gjennomføre tiltak for å øke kollektivtrafikk til/fra hjem og arbeidssted, utvikle kollektivknutepunkter og bygge boliger og næringsbygg i nær tilknytning til disse, og levere et bærekraftig godstilbud på jernbane. Viktige hovedtiltak er utvidet ruteplan som ble etablert for Østlandsområdet i desember 2012 med endelig ferdigstilling i desember 2016 gjennom introduksjon av direkte tog på Vestfoldbanen, leveranse av totalt 81 nye tog, og høy aktivitet i eiendomsutvikling på og nær kollektivknutepunkt. I tillegg jobber vi kontinuerlig med å bedre vår egen energieffektivitet.

Vår satsing på å gi et bedre kollektivtilbud har resultert i en betydelig volumvekst også i 2016, men effekten av høstens togstreik medførte at totalen ble på nivå med i fjor på 72,3 millioner reiser. Korrigert for streiken var veksten i reiser i NSB AS sine tog på 3 %, og fra 2011 har økningen vært på hele 29 %. Antall reiser med våre busser i Norge og Sverige endret seg med 8,2 % i 2016 til totalt 118,8 millioner.

Viktige punkter i 2016

// **Fra ruteendring 11. desember** ble det kortere reisetid for de fleste tog på strekningen Skien-Oslo-Skien, og det ble introdusert 2 nye direkte avganger hver morgen og ettermiddag, uten stopp mellom Tønsberg og Nationaltheateret

// **Kundetilfredsheten økte til ny toppnotering** og NSB vant Ipsos omdømmepris

// **Veksten i antall reiser** med NSB-konsernets persontog i Norge var på 0,8 %, og korrigert for høstens togstreik 3 %

// **Energiforbruket per setekm** for våre tog er redusert med 5 % de to siste år

// **Andel vognkm som** er kjørt med busser som er hybrid, bruker biodiesel eller går på gass, økte fra 35 % til 47 %, en økning med 34 %

// **Bygging av næringsbygg** og boliger nær knutepunkt bidrar til økt kollektivandel

// **Energiforbruket i våre eiendommer** i sammenlignbare bygg ble redusert med 5 % i kWh/m² fra 2015 til 2016

// **I stedet for julegave til** de ansatte støttet NSB også i 2016 barnebyen Siteki i Swaziland

Samfunnsansvar i NSB-konsernet

I NSB-konsernet har vi etablert egne retningslinjer for samfunnsansvar samt etiske retningslinjer, og disse er innarbeidet i vårt styringssystem. I vår utøvelse av samfunnsansvar skal vi følge disse grunnleggende prinsipper:

// **Hver virksomhetsleder har** ansvar for å sørge for at enheten ivaretar samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet

// **Samfunnsansvaret skal være** innarbeidet i vårt strategiske grunnlag og våre verdier

// **Vi støtter prinsippene** i FNs menneskerettighetserklæring og i ILOs kjernekonvensjoner

// **Vi arbeider aktivt** mot alle former for korrupsjon

// **Vi skal aktivt** bidra til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre

// **Vi rapporterer årlig** om status og utvikling for samfunnsansvar i et eget samfunnsregnskap

Vi bruker føre-var prinsippet i vår håndtering av samfunnsansvar. Dette gjennomføres ved at vi bruker risikoanalyser som basis for vår styring av selskapet og iverksetter tiltak for å styre risikoen.

NSB-konsernet har rapportert om miljø- og samfunnsansvar siden begynnelsen av 2000-tallet. Rapporten og dens vektlegging har utviklet seg basert på vesentlighetsvurderinger knyttet til virksomhetens utfordringer og forventninger fra interessenter. NSB-konsernet må som stort foretak redegjøre om samfunnsansvar iht. regnskapsloven § 3-3 a og c. Redegjørelsen er i tillegg søkt tilpasset kravene i GRI4 Core (Global Reporting Initiative G4 – frivillig standard for rapportering av samfunnsansvar) samt UIC SIR (Sustainability Indicators Rail).

NSB-konsernets revisor har i revisjonsberetningen uttalt seg om opplysningene i redegjørelsen for samfunnsansvar, og mener at denne er konsistent med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

2. Kunde

Volumutvikling

Den første store ruteendringen på Østlandet i den senere tid kom i desember 2012. I desember 2016 ble siste trinn i tilrettelegging av togtrafikk for flere reisende iverksatt ved at direkte tog ble etablert på Vestfoldbanen med betydelig redusert reisetid. Vår satsing på å gi et bedre kollektivtilbud har resultert i en betydelig volumvekst også i 2016, men effekten av høstens togstreik medførte at totalen ble på nivå med i fjor på 72,3 millioner reiser, herav 67,5 mill. i Norge. Korrigert for streiken var veksten i reiser i NSB AS sine tog på 3 %. 81 nye tog er satt i drift, og antall togreiser er økt med 29 % siden 2011.

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|-------|-------|-------|
| Antall togreiser (mill.) | 72,3 | 72,4 | 68,5 |
| Antall bussreiser (mill.) | 118,8 | 109,6 | 131,4 |
| Antall transporterte TEU – godstog (1 000) | 368 | 373 | 376 |

I bussvirksomheten økte antall reiser fra 109,6 mill. til 118,8 mill. Antall reiser i Norge og Sverige var i 2016 på henholdsvis 84,2 (75,3) og 34,6 (34,2) mill., en vekst på 11,8 % og 1 %. Endringen skyldes i hovedsak endring i antall anbud som kjøres.

Volumet i godsvirksomheten ble redusert med 1,3 % i 2016. Korrigert for streiken ligger volumet på om lag på samme nivå som i 2015. Bedret leveransekvallitet har bidratt til at kundene igjen velger å sende sin last med godstog. Punktligheten har bedret seg, og antall innstillinger på grunn av infrastruktur er redusert. I forkant av påsken 2016 avvirket den største godstogkonkurrenten sin virksomhet, og egen produksjonen ble økt noe. Ny konkurranse på innenriksrutene ble etablert og det samlede markedstilbudet ble opprettholdt.

Omdømme og kundetilfredshet

NSB-konsernets virksomheter gjennomfører årlig undersøkelser om kundetilfredshet (KTI). Disse gir et godt bilde av hvordan NSBs tilbud og kvalitet oppfattes, og gir oss tilbakemelding om hvilke områder vi må forbedre.

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|------|------|------|
| Kundetilfredshet – persontog (indeks 0-100) | 73 | 73 | 70 |
| Kundetilfredshet – ekspressbuss (indeks 0-100) | 79 | 80 | 81 |

Målingen for høsten 2016 viste en god KTI for persontogene på 73 poeng, som er på samme nivå som høsten 2015 men en liten nedgang fra toppnoteringen på 74 våren 2016. Tilfredsheten med buss for tog har økt, mens tilfredshet med rutetilbud og punktlighet er redusert. Kundene gir tilbakemelding om at de er godt fornøyd med bl.a. togtype, informasjon, ombordpersonalet, kupekomfort og billettkjøp, men ønsker bedringer knyttet til punktlighet, rutetilbud, serveringsitlbid og avvikshåndtering. En kundetilfredshet under 60 regnes som svakt, over 70 som godt, og 75 og over som meget godt.

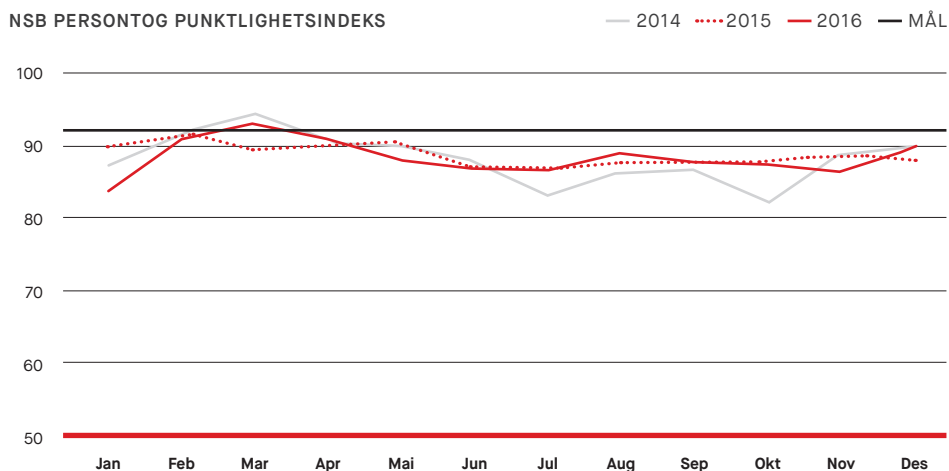
Kundetilfredsheten for NSB Gjøvikbanen er relativt stabil, og kundene er i hovedsak meget fornøyd med leveransen. Tilfredsheten var på 74 poeng, en bedring på ett prosentpoeng fra 2015.

KTI for buss omfatter TIMEkspressen, Flybussen i Trondheim, Bus4You og Nettbuss express i Norge og Sverige. Kundetilfredsheten er stabilt høy.

Punktlighet

NSB Persontog hadde en totalpunktlighet på 88,3 % i 2016. Dette er en nedgang på 0,3 prosentpoeng sammenlignet med 2015 (88,6 %) og under målet på 90 %. NSB Persontog hadde en totalregularitet på 88,7 % i 2016. Dette er en nedgang på 1,8 prosentpoeng sammenlignet med 2015 (90,5 %). Lokførerstreiken som varte fra 29.9 til 30.10 bidro sterkt til den lave regulariteten i 2016. Et tog regnes som i rute dersom det ankommer endestasjonen innenfor en margin på tre minutter og 59 sekunder. For langdistansetog er denne marginen fem minutter og 59 sekunder.

Totalt for alle togselskap som kjører i Norge registrerte Jernbaneverket 27 411 forsinkelsestimer i 2016, en økning på 7 %. Av dette står persontogvirksomheten i NSB AS for 11 989 forsinkelsestimer. Sammenlignet med 2015 er det en økning på 3 %.



For NSB Persontog er forsinkelsestimer med årsak i infrastrukturen fremdeles størst med 5 148 timer (43 % av totalen) i 2016 mot 4 978 timer (43 %) i 2015. Det er en økning på 3 %. I 2016 utgjorde NSBs egne årsaker 17 % (20 %) av de totale antall forsinkelsestimer som rammet NSB Persontog, 12 % lavere enn i 2015.

NSB Persontogs største egne årsaker er stasjonsopphold (35 %) og feil ved materiell (35 %). Forsinkelser med årsak i stasjonsopphold er redusert med 29 % fra 2015 og forsinkelser med årsak i feil ved materiell er økt med 4 % fra 2015.

NSB arbeider kontinuerlig med tekniske forbedringer og utvikling av vedlikeholdsprogrammer for å redusere feil ved materiell. Linje L2 Stabekk – Ski kjøres med de eldste lokaltogene, type 69. Her er det iverksatt en løsning med fast sammensatte doble sett som ikke skal deles eller skjøtes sammen i daglig drift for å tilby tilstrekkelig med seter og å systematisere vedlikeholdet med sikte på høyest mulig driftsstabilitet.

Datterselskapet Svenska Tågkompaniet AB hadde i 2016 en punktlighet på 86,3 %, mot 87,5 % i 2015. Datterselskapet NSB Gjøvikbanen AS hadde i 2016 en gjennomsnittlig punktlighet på 90 %, mot 84 % i 2015.

Utfordringer knyttet til infrastrukturen er redusert i 2016. Men også i år var flere strekninger var for kortere eller lengre perioder stengt grunnet flom, ras og uvær. Dette medførte innstilling av 50 godstog, som er en reduksjon fra 155 i 2015. For øvrig har punktlighet for godstog vært over målet på 90 %, og endte på 94 % (92 %) innen 15 minutter.

3. Miljø

Strategi

NSB-konsernet har innarbeidet hensynet til det ytre miljø i sine strategier, mål og planer. Et av selskapets viktige strategiske mål er å unngå skade på mennesker og miljø. Som et ledd i dette er det utarbeidet en egen strategisk miljøplan for perioden 2011-2016. Hovedmålene i denne planen er:

// Sertifisere virksomhetene i konsernet iht. ISO-14001 (miljøstyring)

// Utvikle kompetente og miljøbevisste medarbeidere

// Videreutvikle en miljøeffektiv materiellpark

// Benytte miljøvennlige og fremtidsrettede produkter i vår virksomhet

// Gjennomføre energioptimalisering og ressursparing

// Sanere gammel forurensning

// Øke kildesorteringsgraden av avfall

Denne planen inneholder prinsipper og retningslinjer for hvordan arbeidet skal gjennomføres, og standarder for måleindikatorer når det gjelder ytre miljø.

Arbeidet med en ny strategisk miljøplan er i gang, og planlegges ferdigstilt i 2017.

Det grønne skiftet

Paris-avtalen om klima gir klar retning for fremtidig, global klimainnsats, og bedrifter og samfunn vil måtte tilpasse seg nye klimamål. Regjeringen la i stortingsmelding 13 (2014-2015) til grunn at Norge innen 2030 kutter klimagassutslippene med minst 40 prosent sammenlignet med 1990. I arbeidet for å redusere de norske utslippene pekte regjeringen spesielt på fem innsatsområder hvorav ett av dem er reduserte utslipp i transportsektoren. I grunnlaget for nasjonal transportplan er det satt krav til at det utarbeides en klimastrategi som støtter opp om dette.

Klimagassutslippene i transportsektoren kan reduseres gjennom overgang til transportformer med lavere utslipp, ved å legge til rette for mindre transportbehov, eller lavere utslipp fra det enkelte transportmiddel. Regjeringen sier i stortingsmeldingen at de vil legge til rette for at flere velger kollektivtrafikk, gange og sykkel.

NSB-konsernet spiller en viktig rolle for å nå nye klimamål

NSB-konsernet med jernbane-, buss- og eiendomsvirksomhet har også i 2016 spilt en viktig rolle ved å legge til rette for et skifte i retning kollektiv transport. Persontog- og bussvirksomheten vår har levert og forbedret et betydelig rutenett til/fra knutepunkter, og vår eiendomsvirksomhet har fortsatt å utvikle knutepunkter som gjør det mulig å bo og arbeide nær gode kollektivtilbud. Vår godsvirksomhet har bidratt med transport av gods på jernbane, som er både energieffektiv og miljøvennlig, og som reduserer ulempene ved lastebiltransport på vei.

NSB-konsernet arbeider i tillegg systematisk for å redusere energiforbruk og klimagassutslipp fra egen virksomhet, gjennom mer energieffektive tog, busser og eiendommer, samt fokus på energiøkonomisk kjørestil. Dette har gitt gode resultater.

Persontogvirksomheten i NSB AS, togvedlikeholdsvirksomheten og bussvirksomheten er miljøsertifisert iht. ISO 14001.

Energiforbruk

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|---------|---------|---------|
| Energiforbruk persontog Norge – elektrisitet (MWh) | 425 096 | 407 079 | 419 589 |
| Energiforbruk persontog – diesel (mill. liter) | 8,9 | 8,7 | 8,3 |
| Energiforbruk buss – diesel (mill. liter) | 30,0 | 49,0 | 54,0 |
| Energiforbruk buss – biodiesel (mill. liter) | 21,1 | 16,0 | 14,9 |
| Forbruk alternativ drivstoff buss (gass mill. m ³) | 12,7 | 8,3 | 8,2 |
| Energiforbruk godstog – elektrisitet (MWh) | 101 631 | 105 613 | 107 286 |
| Energiforbruk godstog – diesel (mill. liter) | 6,6 | 7,2 | 6,4 |
| Energiforbruk bygninger (MWh) | 104 823 | 130 000 | 114 502 |
| Energiforbruk persontog (kWh)/setekm. | 0,0384 | 0,0385 | 0,0403 |
| Energiforbruk persontog (kWh)/btkm | 0,0452 | 0,0446 | 0,0477 |
| Energiforbruk/vognkm buss | 0,34 | 0,41 | 0,41 |
| Energiforbruk (kWh)/tonnkm (godstog) | 0,047 | 0,045 | 0,047 |
| Energiforbruk bygninger kWh/m ² | 236 | 298,1 | 313,8 |

Energieffektive persontog

Fra 2013 til 2016 har NSB satt seg som mål å redusere strømforbruket med 15 %. Med et energiresultat på 38,4 Wh/setekm i 2016 ble det relative strømforbruket redusert med 5 % de siste 24 mndr. Nytt materiell og fokus på energieffektiv kjøring er hovedtiltakene. Sistnevnte skal bidra med utgangspunkt i ny grunnopplæring for lokførere, samt bruk av applikasjonen *Min energi*. Denne applikasjonen er til bruk for lokførerne og hvor de kan følge med på eget strømforbruk på togturene de kjører. Hensikten er å øke innsikten i hvordan kjørestil påvirker strømforbruket, med det formålet å kunne spare strøm.

Energiforbruk i godsvirksomheten

I 2016 er energiforbruket per tonnkm økt med 4,4 %. Forbruket er i stor grad påvirket av hvilke ruter som kjøres og miks mellom diesel og elektrisk drift. Det er i 2016 etablert et prosjekt for energiøkonomisering i CargoNet, og for 2017 er det satt et mål om et reduksjon i energiforbruk lik en kostnadsreduksjon på 5 MNOK. Hovedtiltakene i 2017 er opplæring i energiøkonomisk kjøring, tiltak på lokomotiver, og datafangst og presentasjon av måloppnåelse for redusert energiforbruk.

Godstransport på bane representerer en vesentlig mindre belastning for miljøet enn om transporten skulle gått på vei. Virksomheten avlaster veiene for et betydelig antall lange trailerturer, og bidrar dermed til å redusere utslipp, ulykker og kø. I 2016 avlastet NSB-konsernets godsvirksomhet veiene for ca. 184 000 lange trailerturer. Dette utgjør om lag 700 trailere per hverdag.

Energiforbruk i bussvirksomheten

Innføring av nytt flåtestyringssystem, som blant annet registrerer drivstoff-forbruk, tomgangskjøring og kjøreadferd, har ført til redusert drivstoff-forbruk og dermed utslipp til ytre miljø. Bruk av alternative drivstoffer som naturgass, biogass og biodiesel er utvidet betydelig, og det samme gjelder hybridbusser. Andel vognkm som er kjørt med busser som er hybrid, bruker biodiesel eller går på gass, øker fra 35 % til 47 %, en økning med 34 % i 2016.

Grunnforurensing

Det er ikke registrert større utslipp i løpet av året. Ved utvikling av våre eiendommer blir det løpende undersøkt og rensert for gammel forurensing. I forbindelse med boligprosjektet på Grefsen stasjon ble 25 600 tonn forurenset masse deponert i løpet av 2016, og for Schweigaards gate 33 til sammen 7 431 tonn, med en total kostnad på 4 MNOK. Arbeidet med registrering og undersøkelse av driftsavhengig eiendom er avsluttet.

Utslipp til luft

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|---------|---------|---------|
| Utslipp til luft persontog (Norge) – tonn CO ₂ | 64 771 | 74 626 | 86 812 |
| Utslipp til luft buss – tonn CO ₂ | 166 111 | 209 438 | 212 475 |
| Utslipp til luft godstog – tonn CO ₂ | 31 808 | 37 816 | 39 342 |
| Utslipp til luft eiendom – tonn CO ₂ | 11 051 | 18 026 | 15 455 |

NSB kjøper strøm til togproduksjon med opprinnelsesgarantier. Ved å kjøpe opprinnelsesgarantier er NSB med på å støtte produsenter av fornybar energi. NSB har tidligere regnet med nullutslipp fra de elektriske togene i sine årlige miljøregnskap på grunn av kjøp av opprinnelsesgarantier. I 2014 ble dette endret i henhold til en ny anbefalt standard for beregning og sammenligning av energiforbruk og klimagasser ved transporttjenester. Det er tatt utgangspunkt i nordisk strømmiks for beregning av utslipp fra bruk av strøm, og «Well to wheel» beregninger ved bruk av diesel.

Utslipp av CO₂ fra NSBs virksomhet er betydelig redusert de senere år. Hovedårsaken er en betydelig overgang til fornybar energi i buss- og eiendomsvirksomheten, samt at den nordiske strømmiksen er blitt «renere» de siste år, med en større andel elektrisitet produsert med fornybar energi. Fra 2014 til 2016 er utslippene redusert med 80 343 tonn CO₂, eller 23 %.

Håndtering av avfall

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|---------------------|-------|-------|-------|
| Avfall i tonn | 5 153 | 5 096 | 5 933 |
| Kildesorteringsgrad | 53 % | 45 % | 59 % |

Avfall i tonn og kildesorteringsgrad er økt i 2016 sammenlignet med tidligere år. Hovedårsaken er avhending av togmateriell hvor kildesorteringsgraden er høy. Eiendoms- og verkstedvirksomheten har størst avfallsmengde, og har satt seg som mål å redusere mengden og øke kildesorteringsgraden. Kildesorteringsgraden knyttet til eiendomsvirksomheten økte fra 35,7 til 38 %, mens togvedlikehold oppnådde en kildesorteringsgrad på 78 %, samme nivå som i fjor.

Dyrepåkjørsler

Dyrepåkjørsler er et problem både for dyrevelferd, næringsaktører og togtrafikken. Totalt antall dyrepåkjørsler på norsk jernbane i 2016 var 2 014 mot 1 915 i 2015. Den største delen av dyrepåkjørsler gjelder elg, rådyr, sau og tamrein. Jernbaneverket som har ansvar for infrastrukturen har god statistikk over hvor disse påkjørslene finner sted, og arbeider både langsiktig og med strakstiltak for å få antallet påkjørsler ned, slik som oppsett av gjerder og vegetasjonsrydding langs sporet.

4. Sikkerhet

NSB-konsernets sikkerhetspolitikk stadfester at:

- // NSB-konsernets virksomhet skal ikke forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier

- // NSB-konsernets virksomhetsområder skal på en proaktiv måte forebygge uønskede hendelser og ha nødvendig evne til å håndtere kritiske situasjoner. Kjernevirksomheten skal så langt det er mulig opprettholdes også i trussel- og krisesituasjoner

- // Det skal legges til rette for læring og kontinuerlig forbedring. Sikkerhetsrelatert informasjon skal være forståelig og lett tilgjengelig i organisasjonen. Ingen skal straffes for å melde om feil og utfordringer

- // Sikkerhetsarbeidet må være tilpasset virksomhetens karakter og utvikles for å kunne møte endrede krav og forutsetninger

Målet er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av konsernets virksomhet. Linjeledelsen er ansvarlig for at medarbeidere på alle nivåer utvikler en holdning til prioritering av sikkerhet i utførelsen av arbeidet. Avdekkes avvik i måloppnåelse eller i fra fastsatte sikkerhetskrav, skal ansvarlig linjeleder iverksette korrigerende tiltak.

Innen trafiksikkerhet er det innrapportering av uønskede hendelser, granskinger, risikovurderinger, beredskapsøvelser, systemrevisjoner og måling av resultater som gir grunnlag for å finne sikkerhetskritiske forhold og iverksette tiltak for korleksjon og forbedring.

Sikkerhetspolitikken for jernbanedriften er beskrevet i egne styrende dokumenter.

Tabellen viser skadde og omkomne samt ulykker knyttet til NSBs trafikkutøvelse med tog og buss.

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|------|------|------|
| Antall dødsfall medarbeidere | 0 | 1 | 0 |
| Antall dødsfall eksterne | 3 | 6 | 3 |
| Antall alvorlige personskader medarbeidere | 4 | 2 | 17 |
| Antall alvorlige personskader eksterne | 6 | 21 | 3 |
| Antall jernbaneulykker | 15 | 15 | 24 |

Trafikksikkerhet - personskader og omkomne

Ingen passasjerer omkom som følge av NSB-konsernets transportaktivitet i 2016. En ekstern omkom i bussvirksomheten på grunn av møteulykke, og to eksterne omkom på grunn planovergangssulykker/påkjørsler i sporet. Tre passasjerer og tre eksterne ble skadet med påfølgende sykehusopphold innen bussvirksomheten, i hovedsak på grunn av møteulykker.

Trafikksikkerhet knyttet til jernbane

For NSB-konsernet har det i 2016 vært 15 hendelser definert som jernbaneulykker iht. forskrift. Antall jernbaneulykker er redusert de siste år, i hovedsak grunnet færre sammenstøt.

Årsaksforholdene for mange av hendelsene ligger utenfor konsernets direkte påvirkning. Det jobbes systematisk med registrering av uønskede hendelser og rapportering til infrastrukturforvalter. Trafikksikkerhetsarbeidet gjennom målstyring og risikostyring prioriteres høyt og brukes til å påvirke risikoen både internt og i samarbeid med andre.

Trafikksikkerheten er totalt sett vurdert som tilfredsstillende og måloppnåelsen er vurdert som akseptabel. NSBs virksomhet gjennomføres som fastslått i ledelsens gjennomganger til å være i samsvar med eksterne og interne krav.

Trafikksikkerhet i bussvirksomheten

NSB-konsernets bussvirksomhet frakter store passasjermengder daglig, og har et stort ansvar for at alle skal komme trygt frem, samtidig som ingen andre trafikanter påføres skader av noen art. Som et ledd i trafikksikkerhetsarbeidet er nå hele bussvirksomheten sertifisert innen trafikksikkerhet (ISO 39001). Arbeidet med å redusere skader, uhell og ulykker har fortsatt i 2016. Nettbuss har implementert et verktøy for oppfølging av kjøreatferd, noe som i 2016 har hatt ytterligere positiv effekt på antall sikkerhetshendelser.

5. Medarbeider

Vårt strategiske mål er at NSB-konsernet skal ha høyt kvalifiserte og motiverte medarbeidere. NSB skal som en personalintensiv servicebedrift være en attraktiv arbeidsplass og skal sikre et profesjonelt og godt arbeidsmiljø med åpen, ærlig og konsistent kommunikasjon innad og utad for å skape tillit og troverdighet.

Det er etablert personalpolitiske prinsipper for NSB-konsernet, og det er utarbeidet personalhåndbøker som inneholder retningslinjer, prinsipper og standarder for håndtering av personalspørsmål i våre ulike virksomheter.

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|
| Antall medarbeidere | 12 578 | 12 668 | 12 989 |
| Antall årsverk | 10 488 | 10 439 | 10 996 |
| Medarbeidertilfredshet NSB-konsernet | 69 | 71 | 71 |
| Sykefravær | 7,7 % | 7,9 % | 7,8 % |

NSB-konsernet har ved utgangen av året 12 578 medarbeidere, hvorav 2 128 er midlertidig ansatte. 2 461 av våre ansatte arbeider deltid. Antall årsverk er 10 488. Av konsernets ansatte arbeider 1 351 i Sverige.

Medarbeidertilfredsheten er på 69 (71) på en skala fra 0-100. Dette er et prosentpoeng lavere enn snittet av norske bedrifter, og 4 prosentpoeng over landsgjennomsnittet for transportsektoren. Tilfredsheten har falt noe i persontog-, vedlikehold- og eiendomsvirksomheten. En av års-

kene antas å være usikkerhet og misnøye knyttet til jernbanereformen og de endringene dette innebærer. Det er bedret tilfredshet i buss- og godsvirksomheten etter at omstilling begynner å gi gode resultater.

Andel medarbeidere med tariffavtale varierer mellom 32 og 95 % avhengig av virksomhet. De resterende er individuelle avtaler knyttet opp til spesialist- og lederstillinger.

Sykefraværet siste år var på 7,7 % (7,9 %), en bedring fra året før. En hovedårsak til høyt sykefravær er belastningsskader og ubekvem arbeidstid, og hovedtiltakene for å redusere fraværet er tilrettelegging for å redusere langtidssykefravær.

Innen NSB Persontog er antall arbeidsrelaterte personskader med fravær (H1) beregnet til 2,9 per mill. arbeidstimer, mens arbeidsrelaterte skader med og uten fravær (H2) er beregnet til 6,8. Tilsvarende beregning for hele fjoråret er hhv. 4 og 6,3.

I ROM Eiendom og NSB Gjøvikbanen er det ikke registrert hendelser, og H1=0. Skadefrekvensene i ROM sine byggeprosjekter er derimot høyere enn ønsket.

Togvedlikeholdsvirksomheten har beregnet H1 for året og kommet frem til et snitt på 9,2 (15,2) og H2 til 19,2 (18). Det er satt som mål å redusere antall personskader, og det gjennomføres årlige sikkerhetssamlinger for alle medarbeidere

Godsvirksomheten har beregnet H1 for året til 10,2 (12,7), og H2 til 23,9 (25,4). For buss er H1 3,4 (4,5) og H2 5,8 (6,2).

NSB-konsernet er medlem av arbeidsgiverorganisasjonen Spekter, og konsernsjefen er styremedlem. Størstedelen av våre medarbeidere er organisert i LO-forbund.

6. Menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon

Vi har i NSB-konsernet etablert etiske retningslinjer og retningslinjer for samfunnsansvar som bl.a. omhandler forholdet til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon.

Vår virksomhet foregår i Norge og Sverige. Her er håndtering av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter godt ivaretatt gjennom de arenaer hvor de ansatte og selskapets ledelse møtes for å ivareta slike forhold, og våre ansatte har rettigheter som er godt definert gjennom tariffavtaler og overenskomster. Medarbeiderne er representert i selskapets styre, og det er etablert arbeidsmiljøutvalg som jevnlig holder møter.

Våre analyser viser at det kan være risiko knyttet til kjøp av varer og tjenester, og vi setter derfor etiske krav til våre leverandører. NSB-konsernet har i 2016 meldt seg inn i IEH (Initiativ for etisk handel) og bruker risikoanalyser for å identifisere risiko og som grunnlag for å iverksette risikoreducerende tiltak.

NSB-konsernet har i 2016 videreført arbeidet med internkontroll, herunder risikoanalyse for misligheter/korrupsjon.

7 av 11 enheter ble risikovurdert mht fare for korrupsjon og misligheter. De største risikofaktorene ble identifisert til å være bestiktelser og lekkasje av informasjon knyttet til leveranser og anbud. Tiltak for å redusere dette er iverksatt, herunder informasjon/opplæring samt gode inn-

kjøpsprosesser. Ledergruppene og styrene i NSB-konsernet ble i løpet av året informert om/opplært i våre retningslinjer og rutiner for å redusere risiko for korrupsjon, og måtte signere egenerklæring om dette. Alle våre ansatte har blitt informert om våre etiske retningslinjer, og vel 600 har i løpet av året fått opplæring i etikk/arbeid mot korrupsjon. Alle konkuransesatte leverandører blir informert om våre retningslinjer mot korrupsjon, og må forplikte seg til å overholde våre etiske krav til leverandører.

Det ble i 2016 ikke oppdaget brudd på våre etiske retningslinjer knyttet til korrupsjon. Vi er ikke kjent med straffesaker igangsatt mot våre selskaper eller ansatte knyttet til korrupsjon.

I persontog-, gods-, togvedlikeholds- og eiendomsvirksomheten er etiske retningslinjer en del av arbeidsavtalen ved nyansettelser. I bussvirksomheten er etiske retningslinjer tilgjengelig i Lederhåndbok (intranett), personalhåndbok og nevnes/linkes i sjåførhåndbøkene. Opplæring i arbeid mot korrupsjon er gitt til nøkkelpersonale i alle virksomheter som en del av årets internkontroll-prosjekt, og godsvirksomheten har introdusert e-opplæring knyttet til våre etiske retningslinjer.

Leverandørkjeden

NSB-konsernet kjøper varer og tjenester samt anleggsmidler for om lag 7,5 mrd. NOK i året fra vel 10 000 leverandører. Av disse er vel 10 % registrert utenfor Norge. NSB-konsernet har vedtatt styrende dokumenter og veiledere knyttet til konsernets innkjøp. Innkjøpsfunksjonen er satt opp for å sikre at NSB-konsernet samlet benytter sin kjøpekraft til å oppnå optimale betingelser ved innkjøp, og at de avtaler/kontrakter NSB inngår med eksterne sikrer NSBs interesser på en tilfredsstillende måte. Funksjonen har bl.a. ansvar for konsernstøttesystemer, rådgivning og beslutningsstøtte informasjon i tillegg til å følge opp de kostnadmessige og juridiske sidene ved større og strategisk viktige kontrakter for NSB.

Basert på konsernets og virksomhetsområdenes innkjøpsplan for 2016 er det gjennomført risikoanalyse for sosiale forhold og samfunnsansvar for vesentlige leverandøravtaler. Vel 300 av våre vesentlige avtaler ble vurdert. Risikovurdering av innkjøpsplanene for 2016 viste seks avtaleområder som kan være i risikozonen for brudd på etiske og sosiale krav. Disse er:

// Uniformer

// Verktøy

// Gave- og profileringsartikler

// Renhold

// Bygg- og anlegg

// IT (programmeringsressurser i utland)

Leverandører med leveranser innenfor risikoområdene er blitt fulgt opp særskilt gjennom året, men det er ikke avdekket vesentlige brudd på etiske og sosiale krav. Risikoanalysene har gitt grunnlag for arbeid med tiltak for å redusere denne risikoen, herunder bruk av eksterne leverandører og rådgivere knyttet til revisjon og evt. oppfølging av leverandører. NSB-konsernet har i 2016 blitt medlem av Initiativ for Etisk Handel (IEH) som jobber for å fremme ansvarlige leverandørkjeder.

7. Likestilling og likeverd

Med utgangspunkt i lovpålagte krav og NSBs etiske retningslinjer er arbeidet med likestilling og likeverd utdypet i konsernets personalpolitiske prinsipper. Her fremgår det bl.a. at:

// Alle medarbeidere i NSB-konsernet er likeverdige, uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn

// Vi ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes.

// Økt balanse mellom kvinner og menn er ønskelig på alle nivå i konsernet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|-------------------------|------|------|------|
| Andel kvinner | 17% | 17 % | 17 % |
| Andel kvinnelige ledere | 24% | 19 % | 16 % |

Kvinneandelen i NSB-konsernet er på 17 %. Kvinneandelen i konsernets enheter varierer mellom 7 og 43 %. I NSB-konsernets styre er kvinneandelen blant de aksjonærvalgte 60 %, i konsernledelsen 43 % mens den i forretningsområdenes toppledergrupper varierer fra 12 til 43 %. Det er kvinnelig toppleder i forretningsområdet Reiseliv samt i datterselskapene NSB Trafikkservice AS og Finse forsikring AS.

Andelen kvinner i lederstillinger har økt til 24 %, og er høyere enn kvinneandelen blant ansatte. Kvinners snittlønn varierer mellom virksomhetene, fra 81 til 114 % av snittlønnen til menn. Hovedårsaken kan knyttes til stilling og ansiennitet. Snitt arbeidstid for kvinner er marginalt lavere enn menn.

NSBs mål er å øke antallet kvinnelige ledere og toppledere gjennom langsiktig arbeid. Viktige tiltak er:

// Synliggjøring av stillinger ved hjelp av kvinnelige rollemodeller på våre karrieresider

// Ved rekruttering til stillinger i mannsdominerte stillingskategorier oppfordres kvinner spesielt til å søke

// Moderat kjønnskvoltering ved rekruttering til en rekke stillingskategorier der mannsdominansen er spesielt stor, så fremt de fyller kvalifikasjonskravene

// Ledelsesmessig fokus på kjønnsdiskriminerende holdninger og handlinger

// Innføring av systematiske prosesser for lederevaluering og etterfølgerplanlegging der fokus på kvinneandel blir tema

// Mobilisering av kvinnelige talenter og ledere i arbeidet med konsernets pågående endringsprogram

// Prioritering av kvinner til deltakelse i konsernets lederutviklingsprogram

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|--------|--------|--------|
| Andel innvandrere | 13,4 % | 13,9 % | 12,2 % |
| Antall varsler om diskriminerende atferd | 1 | 0 | 1 |

Innvandrerandelen i NSB-konsernet er på 13,4 %, en nedgang fra 13,9 % i fjor. Den største innvandrerandelen er innen renhold med 34,1 %, mens den laveste er innen godsvirksomheten med 3,8 %. Andelen er stabil i alle konsernets virksomheter.

NSBs mål er økt mangfold i konsernet, men det er krevende å oppnå. Den største utfordringen for å fremme mangfold og likestilling i NSB-konsernet er manglende innfrielse av stillingenes språklige krav. Når inntaket av nye kandidater begrenses, blir det også mer krevende å fremme mangfold i posisjoner høyere opp i konsernet, ettersom vi i stor grad rekrutterer og utvikler internt.

Viktige tiltaksområder er blant annet:

// Grundig og seriøs behandling av meldinger om eller mistanker vedrørende diskriminerende atferd

// Vektlegging av NSBs politikk for mangfold og likeverd i de aller fleste stillingsutlysninger

// Synliggjøring av rollemodeller med innvandrerbakgrunn på konsernets karriereside.

// Fast praksis med å innkalle minimum en kandidat med innvandrerbakgrunn til intervju på de aller fleste stillinger

// Ledelsesmessig fokus på at etnisk bredde og mangfold er en merverdi

Vi har opprettet en varslingskanal iht. kravene i arbeidsmiljøloven. Det er mottatt et varsel om diskriminerende adferd i 2016, som er håndtert iht. vedtatte prosedyrer.

8. Interessentoversikt og vesentlighetsanalyse

NSB-konsernet og dets virksomheter har gjennom det årlige strategiarbeidet, en systematisk identifisering og gjennomgang av interessentenes ønsker, og det samfunnsoppdrag som er gitt i vedtektene, prioritert områder innen konsernets arbeid med samfunnsansvar.

For persontogvirksomheten er de vesentligste identifiserte momentene som følger:



Tilsvarende analyser er gjennomført for de øvrige virksomhetene. Årsrapporten og Samfunnsregnskapet for 2016 beskriver de momenter som NSB-konsernet gjennom dette arbeidet har kommet frem til er de vesentligste knyttet til vårt samfunnsansvar:

// Bidra til gode kollektive løsninger på transportutfordringene i fremtidens Norge

// Utvidet rutetilbud

// Bygging på og i nærheten av knutepunkter – tettere og smartere

// Økonomisk bærekraftig drift

// At vi ikke skal forårsake alvorlig skade på mennesker, miljø og materielle verdier

// Økt energieffektivitet

Det har ikke vært endringer knyttet til denne prioriteringen i 2016, men endringen i virksomhet knyttet til jernbanereformen har også som konsekvens at konsernets mål og strategier må justeres. Det er igangsatt en prosess som har som mål å vedta en strategi for det nye NSB-konsernet før sommeren 2017. Resultatene av gjennomførte vesentlighetsanalysene vil bl.a. ligge til grunn for arbeidet.

9. Nøkkeltall

| | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|---------|---------|---------|
| Antall togreiser (mill.) | 72,3 | 72,4 | 68,5 |
| Antall bussreiser (mill.) | 118,8 | 109,6 | 131,4 |
| Antall transporterte TEU-godstog (1 000) | 368 | 373 | 376 |
| Punktlighet - persontog (Norge) | 88,3 % | 88,6 % | 88,3 % |
| Punktlighet - godstog | 93,6 % | 91,9 % | 90,0 % |
| Kundetilfredshet - persontog (indeks 0-100) | 73 | 73 | 70 |
| Kundetilfredshet - ekspressbuss (indeks 0-100) | 79 | 80 | 81 |
| Energiforbruk persontog Norge - elektrisitet (MWh) | 425 096 | 407 079 | 419 589 |
| Energiforbruk peronstog - diesel (mill. liter) | 8,9 | 8,7 | 8,3 |
| Energiforbruk buss - diesel (mill. liter) | 30,0 | 49,0 | 54,0 |
| Energiforbruk buss - biodiesel (mill. liter) | 21,1 | 16,0 | 14,9 |
| Forbruk alternativ drivstoff buss (gass mill. m ³) | 12,7 | 8,3 | 8,2 |
| Energiforbruk godstog - elektrisitet (MWh) | 101 631 | 105 613 | 107 286 |
| Energiforbruk godstog - diesel (mill. liter) | 6,6 | 7,2 | 6,4 |
| Energiforbruk bygninger - elektrisitet (MWh) | 104 823 | 130 000 | 114 502 |
| Energiforbruk persontog - (kWh/setekm.) | 0,0384 | 0,0385 | 0,0403 |
| Energiforbruk persontog - (kWh/btkm.) | 0,0452 | 0,0446 | 0,0477 |
| Energiforbruk buss - (liter/vognkm.) | 0,34 | 0,41 | 0,41 |
| Energiforbruk godstog - (kWh/tonnkm.) | 0,047 | 0,045 | 0,047 |
| Energiforbruk bygninger - (kWh/m ²) | 236 | 298,1 | 313,8 |
| Utslipp til luft persontog (Norge) - tonn CO ₂ | 64 771 | 74 626 | 86 812 |
| Utslipp til luft buss - tonn CO ₂ | 166 111 | 209 438 | 212 475 |
| Utslipp til luft godstog - tonn CO ₂ | 31 808 | 37 816 | 39 342 |
| Utslipp til luft eiendom - tonn CO ₂ | 11 051 | 18 026 | 15 455 |
| Avfall tonn | 5 131 | 5 096 | 5 933 |
| Kildesorteringsgrad | 53 % | 45 % | 59 % |
| Antall dødsfall medarbeidere | 0 | 1 | 0 |
| Antall dødsfall eksterne | 3 | 6 | 3 |
| Antall alvorlige personskader medarbeidere | 4 | 2 | 17 |
| Antall alvorlige personskader eksterne | 6 | 21 | 3 |
| Antall jernbaneulykker | 15 | 15 | 24 |
| Antall medarbeidere | 12 578 | 12 668 | 12 989 |
| Antall årsverk | 10 488 | 10 439 | 10 996 |
| Medarbeidertilfredshet NSB-konsernet | 69 | 71 | 71 |
| Sykefravær | 7,7 % | 7,9 % | 7,8 % |
| Andel kvinner | 17 % | 17 % | 17 % |
| Andel kvinnelige ledere | 24 % | 19 % | 16 % |
| Andel innvandrere | 13,4 % | 13,9 % | 12,2 % |
| Antall varsler om diskriminerende atferd | 1 | 0 | 1 |

Eierstyring og selskaps- ledelse

1 Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Denne redegjørelsen er satt opp iht. inndelingen i *norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse*. NSB AS og NSB-konsernet følger denne anbefalingen, men med avvik som følge av at selskapet ikke er børsnotert, er et statsaksjeselskap med staten som eneeier, og begrensninger i selskapets vedtekter.

Formålet med anbefalingen er at selskaper som er notert på regulerte markeder i Norge skal ha eierstyring og selskapsledelse som klargjør rolledelingen mellom aksjeeiere, styre og daglig ledelse ut over det som følger av lovgivingen. God eierstyring og selskapsledelse vil bidra til å styrke tilliten til selskapet blant aksjeeiere, i kapitalmarkedet og hos andre interessenter.

Konsernstyret har vedtatt et verdigrunnlag og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar som er publisert på nsbkonsernet.no.

2 Virksomhet

NSB er et transportkonsern med aktivitet i Norge og øvrige nordiske land. Morselskapet NSB AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

Selskapets virksomhet fremgår av vedtektene:

- // Selskapets samfunnsoppdrag er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods.
 - // Selskapet skal drive persontrafikk med tog i Norge, transport av personer og gods i Norge og øvrige nordiske land samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette.
 - // Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med. Selskapet kan drive virksomhet i øvrige nordiske land i den grad det bidrar til å styrke selskapets konkurransevne på det norske markedet og/eller bidrar til å styrke selskapets evne til å løse de samfunnsmessige oppgavene som begrunner statens eierskap.
-

3 Selskapskapital og utbytte

NSB AS er et statsaksjeselskap. Statsaksjeselskapene er aksjeselskaper hvor staten eier alle aksjene. Ansvarlig statsråd eller den han bemyndiger ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen.

Av viktige særregler for statsaksjeselskaper er:

- // Generalforsamlingen er ikke bundet av styrets forslag til utbytte.
- // Riksrevisjonen fører kontroll med forvaltningen av statens eierinteresser og har rett til å kreve de opplysninger den finner å ha behov for fra administrerende direktør, fra styret og fra revisor.

Regjeringen har lagt til grunn en forventning om 50 % utbytte av konsernets årsresultat etter skatt, men fastsettingen av utbyttet vurderes hvert enkelt år.

Det er ikke gitt styrefullmakt til å dele ut utbytte eller å foreta kapitalforhøyelse.

4 Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Selskapet har en aksjeklasse. Aksjene er ikke notert på børs, og det foregår ikke transaksjoner av aksjene.

Samferdselsdepartementet og NSB AS har inngått avtale om offentlig kjøp av persontrafikkjenester for å sikre et togtilbud på strekninger som ikke er kommersielt lønnsomme. Tilsvarende har Samferdselsdepartementet inngått avtale med NSB's datterselskap NSB Gjøvikbanen AS om å trafikkere Gjøvikbanen.

Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i konsernets etiske retningslinjer og instruks for styre og daglig leder.

5 Fri omsettelighet

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6 Generalforsamling

Generalforsamlingen i NSB består av staten ved Samferdselsdepartementet. Departementet står for innkalling til generalforsamlingen. Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned.

Styrets medlemmer, daglig leder og revisor har møterett på generalforsamlingen. De andre punktene i anbefalingen anses ikke som relevante med bakgrunn i selskapets eiersituasjon.

7 Valgkomité

Generalforsamlingen i NSB består av staten ved Samferdselsdepartementet. Generalforsamlingen har ikke oppnevnt en valgkomité.

8 Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

NSB AS har ikke bedriftsforsamling. Styret velges av generalforsamlingen.

To eller tre styremedlemmer med varamedlemmer velges ved direkte valg av og blant de ansatte. Det er inngått avtale om ikke å ha bedriftsforsamling, og de ansatte velger ett styremedlem med varamedlem i tillegg til den representasjon som følger av forrige punktum.

Styret er sammensatt slik at det kan ivareta eiers interesser og selskapets behov for kompetanse, kapasitet og mangfold. Ledende ansatte er ikke medlem av styret, og eier ikke aksjer i selskapet. Informasjon om styremedlemmer er lagt ut på nsbkonsernet.no.

9 Styrets arbeid

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan for sin virksomhet. Arbeidsplanen bygger på styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet.

Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef.

Styret skal påse at det foreligger tilfredsstillende systemer for internkontroll av selskapets virksomhet, og at det regelmessig gjennomføres risikoanalyser med oppfølgende forebyggende tiltak og beredskapstiltak.

Styret skal iht. vedtektene sørge for at selskapet tar samfunnsansvar.

Styret har etablert revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg.

10 Risikostyring og internkontroll

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, som omfatter ledelsesdokument, beredskapsplaner, sikkerhetsprosedyrer og prosesser for å styre og kontrollere virksomheten. Som en del av dette er det utarbeidet prinsipper, retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering.

Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

11 Godtgjørelse til styret

Godtgjørelse til styre og ledende ansatte oppgis i note til årsregnskapet. Godtgjørelse til styret er ikke resultatavhengig, og styremedlemmene deltar ikke i incentiv- eller opsjonsprogrammer. Aksjonærvalgte styremedlemmer har normalt ikke tilleggsoppgaver for selskapet.

12 Godtgjørelse til ledende ansatte

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter tilsetningsvilkårene for denne. Styret evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønsvilkår, og gjennomgår betingelsene til øvrige ledende ansatte.

Styret har utarbeidet en erklæring om fastsetting av lønn og annen godtgjøring for ledende ansatte. Konsernsjef har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for selskapets /konsernets øverste ledelse innenfor statens «Retningslinjer for ansettelsesvilkår for ledere i statlige foretak og selskaper med statlig eierandel» og de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret.

Styrets erklæring om lederlønn behandles som egen sak i generalforsamlingen.

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte er beskrevet i note til årsregnskapet.

13 Informasjon og kommunikasjon

Offentlig informasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Datoer for viktige hendelser og publisering av finansiell informasjon legges ut på selskapets internettside.

Gjennom vedtektenes § 10 har NSB en særskilt informasjonsplikt overfor eier om konsernets virksomhet.

Styret skal forelegge samferdselsministeren alle saker som antas å være av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning. Styret skal hvert år legge frem for samferdselsministeren en plan for virksomheten med datterselskaper, som omfatter følgende forhold:

1. Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt frem.
2. Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videutvikling og avvikling av eksisterende virksomheter og tjenester og utvikling av nye.
3. Konsernets investeringsnivå, vesentlige investeringer og finansieringsplaner.
4. Vurderinger av den økonomiske utvikling i planperioden.
5. Rapport om tiltak og resultater vedrørende selskapets samfunnsoppdrag og samfunnsansvar.

Styret skal forelegge samferdselsministeren vesentlige endringer i slike planer som tidligere er lagt frem.

14 Selskapsovertakelse

Med bakgrunn i eiersituasjonen anses denne delen av anbefalingen ikke å være relevant for selskapet.

15 Revisor

Revisor velges av generalforsamlingen. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig et brev til styret, som oppsummerer revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll. Revisor har en gang i året et møte med styret uten at daglig ledelse er til stede. Revisor deltar på styremøter som behandler rapportering og andre spørsmål som styret skal uttale seg om. Revisor møter på generalforsamlingen.

Revisors godtgjørelse fordelt på revisjon og andre tjenester er beskrevet i note til regnskapet.

