



Norske  
tog

Kvartalsrapport **Q1 2023**

## Om Norske tog

Norske tog **anskaffer, eier** og **forvalter** kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Denne strukturen legger til rette for effektive anskaffelser og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen på ett sted.

Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet og er et kategori 2-selskap. Statens begrunnelse for eierskapet er å ha en aktør som kan tilby kjøretøy til persontogtrafikk på konkurransenøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

Kvartalsrapporten er ikke gjenstand for revisjon.

### Hovedpunkter 1. kvartal 2023

- Den 10. januar signerte Norske tog avtale om å utløse opsjon 1 i lokaltogkontrakten. Avtalen innebærer en bestilling av ytterligere 25 lokal- og regiontog, som bringer den hittil totale bestillingen i anskaffelsen opp på 55 tog.
- Norske tog har signert avtale med den sveitsiske togprodusenten Stadler om kjøp av 17 nye fjerntog. Med opsjoner innebærer avtalen at Norske tog kan kjøpe opptil 100 tog totalt.
- Norske tog har ferdigstilt sin første bærekraftsrapport i tråd med rammeverket til Global Reporting Initiative (GRI). Rapporteringsperioden gjelder for kalenderåret 2022.

### Finansielle nøkkeltall

Finansielle nøkkeltall (MNOK)	Første kvartal 2023	Første kvartal 2022	År 2022
Driftsresultat	98	77	307
Resultat før skatt	46	42	144
Periodens resultat	36	32	106
Netto kontantstrøm*	1 475	-397	-244
Arbeidskapital	242	360	-804
Egenkapital	3 484	3 313	3 410
Egenkapitalandel	23,0 %	25,7 %	25,6 %
Avkastning på bokført egenkapital**	3,3 %	4,6 %	3,2 %

\* Den positive netto økningen i kontantstrømmen skyldes i all hovedsak opptak av lån.

\*\* Avkastning på bokført egenkapital er for de siste 12 månedene.

## Økonomisk utvikling i Norske tog

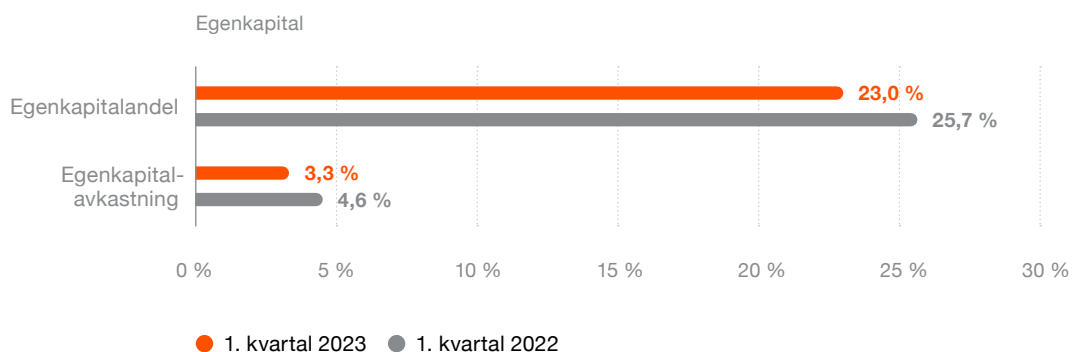
For første kvartal 2023 har Norske tog et resultat før skatt på 46 MNOK (42 MNOK). Sammenlignet med samme periode i fjor er det en oppgang på 4 MNOK som i hovedsak skyldes økte inntekter 44 MNOK, høyere drifts-kostnader -24 MNOK og høyere finansielle kostnader -16 MNOK.

Resultatet gir en rullerende 12 måneders avkastning på bokført egenkapital på 3,3 prosent. Målet over tid er å levere en rullerende 12 måneders avkastning på 5 prosent.

Norske tog bruker mye tid på de pågående toganskaffelsene. Gjennom disse investeringene bidrar Norske tog til et betydelig løft i den norske jernbane-sektoren. Den årlige avkastningen til selskapet vil svinge i takt med omfanget av planlagte investeringsprosjekter.

### Egenkapital

Egenkapitalandelen til Norske tog har gått ned fra 25,7 prosent i første kvartal 2022, til 23,0 prosent i første kvartal 2023. Det skyldes i hovedsak økt låne-opptak som følge av økte planlagte investeringer på tog.



### Finansiering

Norske tog har god kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på A+ (stable).

Selskapet benytter låneopptak gjennom Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle krav, men en eierskapsklausul knyttet til at staten skal eie 100 prosent av Norske tog.

Per 31.03.23 har Norske tog to obligasjonslån som forfaller i løpet av de neste 12 månedene. Neste forfall er et lån på 125 MCHF som forfaller i mai 2023 og 550 MNOK som forfaller i februar 2024.

### Langsiktig gjeld

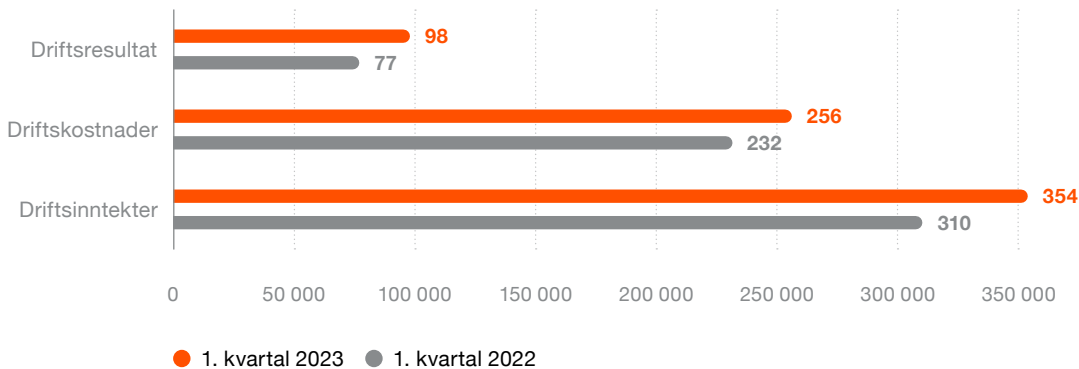
Utestående beløp i MNOK



### Resultat

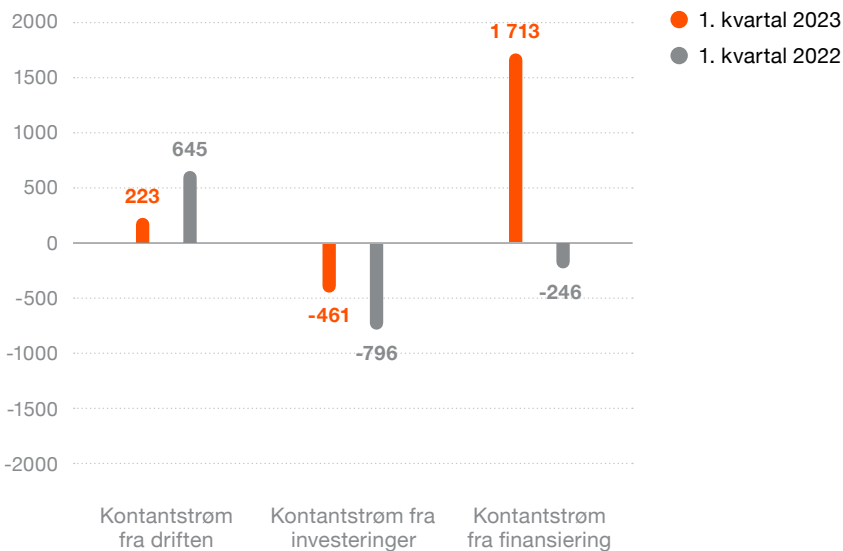
#### Resultat 1. kvartal

Alle tall i MNOK



### Kontantstrøm

#### Kontantstrøm per 1. kvartal



Netto kontantstrøm fra driften er 223 MNOK (645 MNOK). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 461 MNOK (796 MNOK), hvor midlene i hovedsak er brukt til utøvelse av opsjon 1 i lokaltog kontrakten.

# Risiko

## Finansiell risiko

Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater.

Norske tog tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett antas å gi de mest gunstige betingelsene. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutabytteavtaler. Norske tog er derfor ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

Selskapet foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko. Målsetningen til selskapet er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger for større anskaffelser målt i NOK gjennom finansielle sikringsavtaler, eller at valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer dekkes av den norske stat. Kontrakten for anskaffelse av lokaltog, samt utøvelse av opsjon 1 er inngått i EUR og kontrakten vil ikke bli valutasikret. Kontrakten for anskaffelse av fjerntog er også inngått i EUR og denne kontrakten vil heller ikke bli valuta-sikret. Ettersom Norske tog har rett til å inkludere realisert valutakurs som er benyttet for anskaffelsen i leien selskapet får fra togoperatørene, mener Samferdselsdepartementet at det ikke vil være behov for å valutasikre anskaffelsen. Styret har innrettet seg etter dette med tillit til at selskapet vil få tilført nødvendig egenkapital fra eier.

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

Etter etablerte målsetninger skal 150 prosent av selskapets kapitalbehov i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter.

Dagens leieprismodell for å fastsette leien fra togoperatørene skaper utfordringer, og det er en risiko for at selskapet ikke vil få dekket kjente og påregnelige kostnader dersom leieprismodellen ikke endres. Arbeidet med å få på plass en ny og bærekraftig leieprismodell, hvor kjente og påregnelige kostnader dekkes gjennom leien, vil pågå i 2023.

I 2022 oppdaterte Norske tog selskapets rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner. I tillegg ble det utarbeidet en detaljert rapport som beskriver hvilke grønne investeringsprosjekter som skal finansieres gjennom grønne obligasjoner, og hva som er de faktiske miljø- og klimakonsekvensene av

disse prosjektene. Norske tog etterstreber å følge markedets best praksis på rapportering og jobber løpende med å forberede selskapets miljøeffekt-rapportering. Selskapet følger utviklingen av EUs Green Bond Standard, og vil jobbe for å flytte seg fra dagens rapportering i henhold til ICMA, til EUs Green Bond Standard, når det sistnevnte rammeverket er ferdig utviklet.

### Operasjonell risiko

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

Norske tog er ansvarlig for å opprettholde, og dersom nødvendig, forlenge den tekniske levetiden på togene som selskapet eier. En risiko for selskapet er mangel på finansiering for å opprettholde levetiden gjennom midlvs-oppggraderinger og andre modifikasjoner. For at Norske tog skal kunne levere på selskapets mål, og eiers forventninger, må selskapet ha en finansieringsmodell som gir tilstrekkelig med leieinntekter og avkastning til at selskapet kan gjøre nødvendige anskaffelser i tide og samtidig ha økonomisk handlingsrom til å gjennomføre nødvendig oppgraderinger.

En stor andel av selskapets flåte begynner å bli gammel, og må erstattes. For at selskapet skal kunne levere et bedre togtilbud i henhold til forventningene i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033, er Norske tog avhengig av å få trekke på opsjonene i allerede inngåtte anskaffelsesavtaler. Det tar minimum 18 måneder fra man trekker på en opsjon til nye tog blir levert.

Det er begrenset risiko for at Norske tog ikke får tilgang på togsettene til riktig tid for å gjøre større oppgraderinger eller endringer.

Norske tog er godt i gang med de største toganskaffelsene i norsk historie. Både nye lokaltog og fjerntog skal kjøpes inn. Dette er helt nødvendige anskaffelser for å opprettholde dagens togtilbud, samt å gjøre det mer attraktivt å reise med tog. Når rekordmange tog skal anskaffes på så kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har nøkkelkompetanse internt til å følge opp prosjektene på en god måte.

To år med koronapandemi, tett etterfulgt av krig i Ukraina, har bidratt til å forsterke uroen i verden. Tilgangen på råvarer har gått ned, råvareprisene har steget, valutakursene er ustabile og rentene er på vei opp. I tillegg er det energikrise i Europa. Norske tog har flere pågående prosjekter, både anskaffelse av nye tog og oppgradering av kjøretøy, som er avhengig av god tilgang på råvarer som stål, aluminium og andre etterspurte råvarer som er nødvendig i elektronikk. Situasjonen vil derfor kunne påvirke både økonomien og leveransetiden i prosjektene.

Norske tog følger nøye med på situasjonen. På det nåværende tidspunktet er det vanskelig å si hvordan og hvor mye den økende uroen i verden vil påvirke Norske tog. Eventuelle forsinkelser vil håndteres i fortløpende dialog med selskapets leverandører. I tillegg har selskapet en tett dialog med operatører, Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å sikre at eventuelle justeringer på økonomi og planer ikke påvirker normal trafikk i det norske jernbanenettet.

Forsinkelser på prosjektene vil kunne medføre at det tar lengre tid å redusere togforsinkelser og innstillinger på grunn av feil på togene, og bedre kundeopplevelsen knyttet til disse togene.

Midtlivsoppgradering av type 72 og installering av ERTMS på togene er to store prosjekter som er forsinket i forhold til opprinnelig plan. I tillegg er det en risiko for at disse prosjektene blir ytterligere forsinket. ERTMS er et komplekst prosjekt som omfatter alle strekninger og alle tog. Oppstart avhenger av både infrastruktur som er Bane NORs ansvar og ombygging av kjøretøy som er Norske togs ansvar.





## Viktige hendelser

Første kvartal har vært preget av et høyt aktivitetsnivå i selskapet med anskaffelse av nye lokal- og fjerntog, samt flere andre løpende forvaltningsprosjekter.

### **Kjøper 25 nye Coradia Nordic tog**

I januar 2022 inngikk Norske tog en rammeavtale med Alstom med mulighet til å kjøpe totalt 200 lokal – og regiontog. 30 lokaltog ble bestilt i 2022, og den 10. januar 2023 signerte Norske tog og Alstom avtale om bestilling av ytterligere 25 nye Coradia Nordic tog. Med den nye avtalen er det totalt bestilt 55 tog fra Alstom.

Den første bestillingen på 30 lokaltog er for tiden i produksjon og vil leveres fra slutten av 2025. De nye regiontogene som går i bestilling nå, vil etter planen rulle på norske skinner fra 2027. De nye regiontogene skal gå til Moss, Rakkestad og Ski og vil være avgjørende for en bedre reiseopplevelse for mange togpendlere i Oslo-regionen.

Coradia Nordic-togene som Norske tog har bestilt er spesialtilpasset det norske jernbanenettet og norske værforhold. Regiontogene som nå er bestilt kan gå opp mot 200 km/t. Hvert togsett vil bestå av seks vogner med høy kapasitet.

### **Signering av avtale om levering av nye fjerntog**

Den 8.mars signerte Norske tog en avtale med den sveitsiske togprodusenten Stadler om kjøp av 17 nye fjerntog, med opsjoner på å kjøpe totalt 100 tog. Stadler vant anskaffelses-konkurransen, som har en kostnadsramme på NOK 8 MRD, etter en totalvurdering av kostnad og kvalitet.

Den nye togtypen er spesialtilpasset til norske forhold og har fått navnet FLIRT Nordic Express. De nye togene vil ha både liggestoler, fleksible sovekupeer, bistro, familietilbud og god bagasjeplass, og skal bidra til å gjøre tog til den mest attraktive reisemåten i Norge.

De nye togene settes i produksjonen i 2024, og kommer til Norge for testing i 2025. De første togene skal etter planen settes i trafikk på Bergensbanen fra 2026, hvor de erstatter tog som nærmer seg slutten av sin levealder. Det kjøpes inn tog for alle fjerntog-strekningene i Norge (Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen).

### **Første bærekraftsrapport i tråd med GRI**

Norske tog har i første kvartal 2023 arbeidet med å ferdigstille selskapets første bærekraftsrapport i tråd med rammeverket til Global Reporting Initiative (GRI). Bærekraftsrapporten er en viktig del av et større bærekraftsarbeid som ble iverksatt og strukturert i 2022, hvor blant annet en tydelig bærekraftstrategi med konkrete tiltak ble utformet.

I rapporten presenteres en oppsummering av Norske togs aktiviteter og selskapets tilnærming til bærekraft, samt hvilke positive og negative påvirkninger selskapet har. Rapporten belyser også hvilke områder Norske tog skal jobbe videre med i fremtiden. Rapporteringsperioden gjelder for kalenderåret 2022.

Norske tog vil fortsette å rapportere på bærekraft etter GRI-standarden inntil selskapet går over til rapportering i henhold til CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), trolig fra regnskapsåret 2024. Selskapet vil fortsette å offentliggjøre bærekraftsrapporten samtidig som årsregnskapet offentliggjøres.

## Fremtidsutsikter

Med to store, pågående anskaffelsesprosesser er det høy aktivitet i selskapet. Arbeidet med lokaltoganskaffelsen er i godt driv fremover, og i løpet av 2023 skal utformingen av togets design ferdigstilles. Oppstart av produksjonen er estimert til å skje i løpet av andre kvartal 2023. På fjerntoganskaffelsen er også arbeidet i full gang sammen med togprodusent Stadler.

Gode økonomiske resultater og solid egenkapital er viktig for å sikre handlefrihet til å levere på selskapets oppdrag fremover. Norske togs inntekter kommer fra leieinntekter fra togoperatørene, som igjen får sine inntekter fra passasjerene og fra transportavtaler med staten. Norske tog vil fortsette arbeidet med å sikre at selskapet har tilstrekkelig inntekter for å dekke selskapets kjente og påregnelig kostnader over tid.

Norske tog vil fremover intensivere arbeidet med å få tak i vedlikeholdsdata fra enkelte operatører, som har vært en utfordring i lengre tid. Manglende tilgang på kritisk vedlikeholdsdata gjør det utfordrende for selskapet å følge opp systematiske feil der større modifikasjoner må gjøres på togene, eller stille krav til at daglig vedlikehold gjøres i henhold til vedlikeholdsprogrammet og på den måten sørge for at togene får lengst mulig levetid.

### Hendelser etter balansedagen

Det er ingen vesentlige hendelser etter balansedagen utover det som er omtalt i denne rapporten.

## Avslutning

Kvartalsrapporten er avlagt i overensstemmelse med kravene i IAS 34 Delårsrapportering.

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

Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for første kvartal 2023 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av selskapets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvise oversikt over viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet. Regnskapet for første kvartal 2023 er ikke revidert av selskapets revisor.

Oslo, 11. mai 2023



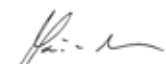
Annette Malm Justad  
Styreleder



Espen Opedal  
Styremedlem



Jan Morten Ertsaas  
Styremedlem



Marianne Abeler  
Styremedlem



Ole Høgtun  
Styremedlem/  
ansattrepresentant



Vidar Larsen  
Styremedlem/  
ansattrepresentant



Øystein Risan  
Administrerende direktør

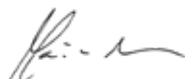
# Resultat

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	1. kvartal 2023	1. kvartal 2022	År 2022	Siste 12 mnd.
Utleie av tog		353 622	309 341	1 302 424	1 346 705
Andre inntekter		485	463	35	57
<b>Driftsinntekter</b>		<b>354 107</b>	<b>309 804</b>	<b>1 302 459</b>	<b>1 346 762</b>
Lønn og andre personalkostnader		13 357	10 369	46 486	49 474
Avskrivninger og nedskrivninger		187 512	188 303	760 068	759 277
Andre kostnader		55 062	33 704	188 961	210 319
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>255 931</b>	<b>232 376</b>	<b>995 515</b>	<b>1 019 070</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>98 175</b>	<b>77 427</b>	<b>306 944</b>	<b>327 692</b>
<b>Finansielle poster</b>					
Finansinntekter		31 426	13 120	73 302	91 608
Finanskostnader		-81 785	-62 834	-253 889	-272 840
Urealiserte verdiendringer	1	-2 039	13 952	18 027	2 036
<b>Sum finansielle poster</b>		<b>-52 397</b>	<b>-35 762</b>	<b>-162 560</b>	<b>-179 196</b>
<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>45 778</b>	<b>41 665</b>	<b>144 384</b>	<b>148 497</b>
Skattekostnad		10 071	9 166	39 987	38 892
<b>Periodens resultat</b>		<b>35 707</b>	<b>32 499</b>	<b>106 397</b>	<b>109 605</b>
Periodens resultat tilordnes					
Aksjonærene i morselskapet		35 707	32 499	106 397	109 605
<b>Utvidet resultat</b>					
Årets resultat		35 707	32 499	106 397	109 605
<b>Poster som skal reklassifiseres over resultatet</b>					
Sikringsbokføring-valutasikring	4	50 681	-20 318	4 109	54 790
Skatt relatert til poster som skal reklassifiseres	4	-11 150	4 470	-904	-12 054
<b>Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet</b>					
Estimatavvik pensjoner		-	-	364	-28
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres		-	-	-80	6
<b>Periodens totalresultat</b>		<b>75 238</b>	<b>16 651</b>	<b>109 886</b>	<b>152 319</b>
Totalresultat tilordnes					
Aksjonærene i morselskapet		75 238	16 651	109 886	152 319

# Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31.03.2023	31.03.2022	31.12.2022
<b>Eiendeler</b>				
Varige driftsmidler	3	12 378 140	12 014 099	12 077 287
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>12 378 140</b>	<b>12 014 099</b>	<b>12 077 287</b>
Kundefordringer og andre fordringer		75 567	55 328	103 990
Derivater		697 779	442 364	585 610
Kontanter og bankinnskudd		2 013 856	382 600	538 207
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>2 787 202</b>	<b>880 292</b>	<b>1 227 807</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>15 165 342</b>	<b>12 894 391</b>	<b>13 305 094</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>				
Aksjekapital og overkurs		2 400 000	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		1 066 977	957 089	1 031 270
Sikringsreserve		17 266	-43 709	-21 000
<b>Sum egenkapital</b>		<b>3 484 243</b>	<b>3 313 381</b>	<b>3 410 270</b>
Lån	4	8 235 161	8 212 300	6 993 873
Utsatt skatt		851 468	795 298	830 603
Pensjonsforpliktelser		1 464	2 257	1 614
Andre avsetninger for forpliktelser		47 868	50 827	37 133
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>9 135 960</b>	<b>9 060 682</b>	<b>7 863 223</b>
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld		139 205	153 876	220 999
Lån	4	2 404 798	308 602	1 775 776
Derivater		1 136	57 852	34 827
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>2 545 139</b>	<b>520 329</b>	<b>2 031 601</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>15 165 342</b>	<b>12 894 391</b>	<b>13 305 094</b>

Oslo, 11. mai 2023


Annette Malm Justad  
Styreleder

Marianne Abeler  
Styremedlem

Espen Opedal  
Styremedlem

Jan Morten Ertsaas  
Styremedlem

Ole Høgtun  
Styremedlem/  
ansattrepresentant

Vidar Larsen  
Styremedlem/  
ansattrepresentant

Øystein Risan  
Administrerende direktør

# Kontantstrøm

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK)	1. kvartal 2023	1. kvartal 2022	Året 2022
Årsresultat før skatt	45 778	41 665	144 384
Finansielle poster	78 180	96 145	209 186
Andre finansposter	-26 100	-63 834	-61 145
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	187 512	188 303	760 068
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	-150	-149	-1 156
Tap/(Gevinst) på salg av varige driftsmidler	-	-	15 419
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld	-61 917	382 563	391 808
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>223 304</b>	<b>644 693</b>	<b>1 458 563</b>
Kjøp av varige driftsmidler	-461 182	-795 572	-1 424 292
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-461 182</b>	<b>-795 572</b>	<b>-1 424 292</b>
Betalte renter obligasjonslån	-98 792	-102 090	-266 842
Renteinntekter	11 469	5 945	38 506
Opptak av kort- og langsiktig lån	2 150 000	400 000	1 600 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	-350 000	-550 000	-1 650 000
<b>Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter</b>	<b>1 712 677</b>	<b>-246 145</b>	<b>-278 336</b>
<b>Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden</b>	<b>1 474 799</b>	<b>-397 024</b>	<b>-244 065</b>
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	538 207	787 493	787 493
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd	850	-7 869	-5 220
<b>Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt</b>	<b>2 013 856</b>	<b>382 600</b>	<b>538 207</b>

# Egenkapital

<b>31.03.2023 (Alle tall i TNOK)</b>	<b>Aksjekapital</b>	<b>Overkurs</b>	<b>Spesifikasjon sikrings-reserve</b>	<b>Opptjent egenkapital</b>	<b>Sum</b>
Egenkapital 1. januar 2023	100 000	2 300 000	-21 000	1 031 270	3 410 270
Årets resultat	-	-	-	35 707	35 707
Fra utvidet resultat	-	-	39 531	-	39 531
Ført direkte mot sikringsreserve	-	-	-1 265	-	-1 265
<b>Egenkapital 31. mars 2023</b>	<b>100 000</b>	<b>2 300 000</b>	<b>17 266</b>	<b>1 066 977</b>	<b>3 484 243</b>

<b>31.03.2022 (Alle tall i TNOK)</b>	<b>Aksjekapital</b>	<b>Overkurs</b>	<b>Spesifikasjon sikrings-reserve</b>	<b>Opptjent egenkapital</b>	<b>Sum</b>
Egenkapital 1. januar 2022	100 000	2 300 000	-27 861	924 590	3 296 730
Årets resultat	-	-	-	32 499	32 499
Fra utvidet resultat	-	-	-15 848	-	-15 848
<b>Egenkapital 31. mars 2022</b>	<b>100 000</b>	<b>2 300 000</b>	<b>-43 709</b>	<b>957 089</b>	<b>3 313 381</b>

<b>2022 (Alle tall i TNOK)</b>	<b>Aksjekapital</b>	<b>Overkurs</b>	<b>Spesifikasjon sikrings-reserve</b>	<b>Opptjent egenkapital</b>	<b>Sum</b>
Egenkapital 1. januar 2022	100 000	2 300 000	-27 861	924 590	3 296 730
Årets resultat	-	-	-	106 396	106 396
Fra utvidet resultat	-	-	3 205	284	3 489
Ført direkte mot sikringsreserve	-	-	3 655	-	3 655
<b>Egenkapital 31. desember 2022</b>	<b>100 000</b>	<b>2 300 000</b>	<b>-21 000</b>	<b>1 031 270</b>	<b>3 410 270</b>



# Noter – rapporteringsinformasjon

## Rammeverk og regnskapsprinsipper

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

Selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost-prinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser som er vurdert til virkelig verdi.

Selskapet har langsiktig gjeld, finansielle derivater og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi. Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimater som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetninger vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

Delårsregnskapet avlegges i henhold til IAS 34 Interim Financial Reporting. Delårsregnskapet må sees i sammenheng med selskapets siste avlagte årsregnskap som inneholder en fullstendig beskrivelse av selskapets regnskapsprinsipper.

Periodens skattekostnad er utregnet med basis i nominell skattesats i Norge.

Regnskapsprinsipper som er lagt til grunn for 1. kvartal 2023 er konsistent med de regnskapsprinsipper som ble anvendt for årsregnskapet 2022.

## Sikringsbokføring

### Prinsippbeskrivelse

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

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

## Vurdering av virkelig verdi

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

### Nivå 1

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

### Nivå 2

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

### Nivå 3

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

## 1. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger spesifikasjon over urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som er målt til virkelig verdi.

<b>Urealiserte verdiendringer</b>	<b>1. kvartal 2023</b>	<b>1. kvartal 2022</b>	<b>31.12.2022</b>
Urealisert rente- og valutasikringsderivater	93 097	-31 981	113 083
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	-95 136	45 933	-95 056
<b>Sum urealiserte verdiendringer finansposter</b>	<b>-2 039</b>	<b>13 952</b>	<b>18 027</b>

## 2. Salgsanalyse per kategori

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

### Informasjon om viktige kunder

Selskapet har fire kunder for leasing av persontogmateriell, VyGruppen AS, Go-Ahead AS, SJ Norge AS og Vy tog AS, som står for 100 prosent av utleieinntektene.

### 3. Varige driftsmidler

	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
<b>Balanse 1. januar 2023</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	142 253	15 393 562	602	133 888	58 651	16 331 276
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-79 431	-4 157 330	-	-	-17 227	-4 253 989
<b>Sum</b>	<b>62 822</b>	<b>11 236 232</b>	<b>602 922</b>	<b>133 888</b>	<b>41 423</b>	<b>12 077 287</b>

<b>1. kvartal 2023</b>						
Inngående balanse	62 822	11 236 232	602 922	133 888	41 423	12 077 287
Tilgang	4 506	354	362 233	94 089	17 659	478 841
Balansførte renter	-	-	-	9 525	-	9 525
Overført mellom anleggsgrupper	38	28 482	-1 410	-27 110	-	-
Årets avskrivning	-6 837	-177 965	-	-	-2 709	-187 512
<b>Sum</b>	<b>60 528</b>	<b>11 087 102</b>	<b>963 745</b>	<b>210 393</b>	<b>56 373</b>	<b>12 378 140</b>

<b>Balanse 31.03.2023</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	146 797	15 422 397	963 745	210 393	76 309	16 819 641
Akkumulerte av- og nedskrivning	-86 269	-4 335 295	-	-	-19 937	-4 441 501
<b>Sum</b>	<b>60 528</b>	<b>11 087 102</b>	<b>963 745</b>	<b>210 393</b>	<b>56 373</b>	<b>12 378 140</b>

	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
<b>Balanse 1. januar 2022</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	130 079	13 889 127	192 628	710 890	59 280	14 986 746
Akkumulerte av- og nedskrivning	-60 229	-3 504 174	-	-	-10 771	-3 579 916
<b>Sum</b>	<b>69 850</b>	<b>10 384 953</b>	<b>192 628</b>	<b>710 890</b>	<b>48 509</b>	<b>11 406 830</b>

<b>1. kvartal 2022</b>						
Inngående balanse	69 850	10 384 953	192 628	710 890	48 509	11 406 830
Tilgang	-	-	646 018	130 187	19 367	795 572
Overført mellom anleggsgrupper	581	400 175	-23 376	-374 380	-	-
Årets avskrivning	-4 540	-182 138	-	-	-1 625	-188 303
<b>Sum</b>	<b>65 891</b>	<b>10 602 990</b>	<b>812 270</b>	<b>466 697</b>	<b>66 251</b>	<b>12 014 099</b>

<b>Balanse 31.03.2022</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	130 660	14 294 044	812 270	466 697	78 647	15 782 318
Akkumulerte av- og nedskrivning	-64 769	-3 691 054	-	-	-12 396	-3 768 219
<b>Sum</b>	<b>65 891</b>	<b>10 602 990</b>	<b>812 270</b>	<b>466 697</b>	<b>66 251</b>	<b>12 014 099</b>

	Maskiner og utstyr	Transport- midler	Del- leveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
<b>Balanse 1. januar 2022</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	130 078	13 889 127	192 628	710 890	59 280	14 982 003
Akkumulerte av- og nedskrivning	-60 229	-3 504 174	-	-	-10 771	-3 575 174
<b>Sum</b>	<b>69 850</b>	<b>10 384 953</b>	<b>192 628</b>	<b>710 890</b>	<b>48 509</b>	<b>11 406 830</b>

**Året 2022**

Inngående balanse	69 850	10 384 953	192 628	710 890	48 509	11 406 830
Tilgang	951	41 034	1 059 210	323 097	6 073	1 430 365
Balanseførte renter	-	-	-	20 755	-	20 755
Tog til gjenvinning	-316	-101 531	-	-	-	-101 848
Tog til gjenvinning akk. avskr.	284	80 968	-	-	-	81 253
Overført mellom anleggsgrupper	11 540	1 502 435	-648 916	-858 357	-6 703	-
Balanseførte renter aktivert	-	62 497	-	-62 497	-	-
Årets avskrivning	-19 487	-734 125	-	-	-6 456	-760 068
<b>Sum</b>	<b>62 821</b>	<b>11 236 232</b>	<b>602 922</b>	<b>133 888</b>	<b>41 423</b>	<b>12 077 287</b>

**Balanse 31. desember 2022**

Akkumulert anskaffelseskost	142 253	15 393 562	602 922	133 888	58 651	16 331 276
Akkumulerte av- og nedskrivning	-79 431	-4 157 330	-	-	-17 227	-4 253 989
<b>Sum</b>	<b>62 821</b>	<b>11 236 232</b>	<b>602 922</b>	<b>133 888</b>	<b>41 423</b>	<b>12 077 287</b>

## 4. Finansielle instrumenter

### Vurdering av virkelig verdi

Under følger en sammenligning av balanseførte verdier og virkelig verdi for selskapets rentebærende gjeld:

<b>Rentebærende gjeld – langsiktig</b>	<b>31.03.2023</b>	<b>31.03.2022</b>	<b>31.12.2022</b>
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	91 785	1 318 924	100 497
Obligasjonslån målt til amortisert kost	8 143 376	6 893 376	6 893 376
<b>Sum rentebærende gjeld – langsiktig</b>	<b>8 235 161</b>	<b>8 212 300</b>	<b>6 993 873</b>
<b>Rentebærende gjeld – kortsiktig</b>	<b>31.03.2023</b>	<b>31.03.2022</b>	<b>31.12.2022</b>
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	2 104 798	308 602	1 368 128
Andre lån	300 000	-	407 648
<b>Sum rentebærende gjeld – kortsiktig</b>	<b>2 404 798</b>	<b>308 602</b>	<b>1 775 776</b>
<b>Sum lån</b>	<b>10 639 958</b>	<b>8 520 902</b>	<b>8 769 648</b>
<b>Nominelle verdier</b>	<b>31.03.2023</b>	<b>31.03.2022</b>	<b>31.12.2022</b>
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	768 750	768 750	768 750
Sertifikatlån til amortisert kost	300 000	200 000	300 000
Obligasjonslån målt til amortisert kost	8 693 376	6 893 376	6 893 376
<b>Sum</b>	<b>9 762 126</b>	<b>7 862 126</b>	<b>7 962 126</b>

<b>Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. mars 2023</b>	<b>Nivå 1</b>	<b>Nivå 2</b>	<b>Nivå 3</b>	<b>Sum</b>
Derivater	-	697 779	-	697 779
<b>Sum eiendeler</b>	-	<b>697 779</b>	-	<b>697 779</b>
Lån og påløpte renter	-	1 569 693	-	1 569 693
Derivater	-	1 136	-	1 136
<b>Sum forpliktelser</b>	-	<b>1 570 829</b>	-	<b>1 570 829</b>

<b>Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. mars 2022</b>	<b>Nivå 1</b>	<b>Nivå 2</b>	<b>Nivå 3</b>	<b>Sum</b>
Derivater	-	442 364	-	442 364
<b>Sum eiendeler</b>	-	<b>442 364</b>	-	<b>442 364</b>
Lån og påløpte renter	-	1 366 325	-	1 366 325
Derivater	-	57 852	-	57 852
<b>Sum forpliktelser</b>	-	<b>1 424 177</b>	-	<b>1 424 177</b>

<b>Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2022</b>	<b>Nivå 1</b>	<b>Nivå 2</b>	<b>Nivå 3</b>	<b>Sum</b>
Derivater	-	585 610	-	585 610
<b>Sum eiendeler</b>	-	<b>585 610</b>	-	<b>585 610</b>
Lån og påløpte renter	-	1 478 551	-	1 478 551
Derivater	-	34 827	-	34 827
<b>Sum forpliktelser</b>	-	<b>1 513 378</b>	-	<b>1 513 378</b>

Virkelig verdi på obligasjonslån til amortisert kost er 8 693 376 TNOK (31. mars 2022: 6 893 376 TNOK) per 31. mars 2023.

Alle eksisterende obligasjonslåns-utstedelser er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle covenants, men en valgfri eierskapsklausul som omhandler at staten skal eie 100 prosent av Norske tog AS. Alle obligasjonslån er klassifisert på nivå 2.

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

## 5. Sikringsbokføring

Per 31. mars 2023 har selskapet balanseført følgende valutasikringsterminer:

	Valuta kjøpt	Valuta solgt	Nominelt beløp EUR	Sum markedsverdi	Forfall		
					1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
<b>Valutaterminer</b>							
Eiendel	EUR	NOK	53 993	24 061	9 633	5 095	9 334
Forpliktelser	EUR	NOK	-	-	-	-	-

Per 31. mars 2022 har selskapet balanseført følgende valutasikringsterminer:

	Valuta kjøpt	Valuta solgt	Nominelt beløp EUR	Sum markedsverdi	Forfall		
					1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
<b>Valutaterminer</b>							
Eiendel	EUR	NOK	-	452	452	-	-
Forpliktelser	EUR	NOK	58 718	-51 802	-4 192	-5 892	-41 718

Per 31. desember 2022 har selskapet balanseført følgende valutasikringsterminer:

	Valuta kjøpt	Valuta solgt	Nominelt beløp EUR	Sum markedsverdi	Forfall		
					1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
<b>Valutaterminer</b>							
Eiendel	EUR	NOK	10 124	1 409	1 409	-	-
Forpliktelser	EUR	NOK	48 594	-24 627	-1 398	2 298	-20 931

Spesifikasjon sikringsreserve	Per 1. kvartal 2023	Per 1. kvartal 2022	Året 2022
<b>Saldo 1. januar</b>	<b>-21 000</b>	<b>-27 860</b>	<b>-27 860</b>
Endring virkelig verdi	50 681	-20 318	4 109
Reklassifisert til anlegg under utførelse ved betaling	-1 265	-	4 686
Utsatt skatt	-11 150	4 470	-1 935
<b>Saldo per periodeslutt</b>	<b>17 266</b>	<b>-43 709</b>	<b>-21 000</b>

## **Norske tog AS**

### **Besøksadresse**

Drammensveien 35, N-0271 Oslo

### **Postboks**

Postboks 1547 Vika, N-0117 Oslo

### **E-post**

[post@norsketog.no](mailto:post@norsketog.no)

### **Web**

[norsketog.no](http://norsketog.no)