



Norske  
tog



Årsrapport 2025

# Innhold

<b>Om Norske tog</b> .....	3
Dette er Norske tog .....	3
Administrerende direktørs kommentar .....	4
Norske togs rolle i jernbanesektoren .....	6
Om Norske tog .....	7
Norske togs flåte.....	8
Norske tog i tall .....	12
Milepæler Norske tog 2025 .....	13
Våre mål .....	15
Våre tog.....	24
<b>Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse</b> .....	27
<b>Styrets årsberetning</b> .....	33
<b>Bærekraftsrapport</b> .....	37
Generelle opplysninger .....	38
Rapportering etter EU-taksonomien .....	67
Klimaendringer .....	54
Ressursbruk og sirkulær økonomi.....	61
Arbeidere i verdikjeden.....	67
Forretningskikk .....	72
<b>Årsregnskap og noter</b> .....	75
Norske tog AS Konsern .....	76
Norske tog AS .....	115

# Dette er Norske tog

## Om selskapet

Norske tog AS 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 har hovedkontor i Oslo.

## Statens eierskap

Norske tog AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet og er et kategori 2-selskap. Statens begrunnelse for eierskapet er å ha én

aktør som kan tilby kjøretøy til persontogtrafikk på konkurransenøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

## Særskilte rammer for selskapet

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

Tabell 1: Finansielle nøkkeltall for 2024 og 2025

## Finansielle nøkkeltall for 2024 og 2025

### Driftsresultat

483

2024: 346

### Resultat før skatt

304

2024: 153

### Årsresultat

234

2024: 119

### Netto kontantstrøm

433

2024: 571

### Arbeidskapital

-307

2024: -385

### Egenkapital

4 245

2024: 3 774

### Egenkapitalandel

25,3%

2024: 25,7%

### Avkastning på bokført egenkapital

6,2%

2024: 3,3%



ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

# På vei mot en bedre jernbane for alle

Norske togs oppdrag er å levere moderne, driftssikkert og pålitelig togmateriell til kundene våre, det vil si togoperatørene. Og vi skal gjøre det på en måte som styrker tilliten til hele jernbanesektoren. Det er viktig for oss.

Året vi har lagt bak oss har vært krevende. Vi har en aldrende flåte som krever mer vedlikehold, mer tid på verksted og dermed mindre tid til å kjøre – noe som skaper press på operatørene og svekket passasjeropplevelse. Med dette bakteppet ble samspillet i sektoren svært viktig i 2025.

Norske tog har i 2025 gjennomført en omorganisering der et viktig mål var å komme tettere på kundene våre. Dette arbeidet fortsetter i 2026. Vår oppgave er å finne den rette balansen mellom nyinvesteringer, oppgraderinger og vedlikehold. De togene vi vil ha lenge må vi ta vare på, noen tog må holdes lengre i drift enn planlagt, og samtidig må vi være forberedt på at noen tog må fases ut tidligere enn planlagt.

Fornyelsestakten de siste årene har ikke vært høy nok i forhold til behovet for togmateriell, og gjennomsnittsalderen på togene øker. Vi opplever

## «2025 var krevende, men også et år der norsk jernbane tok viktige skritt mot fornyelse, læring og sterkere samarbeid.»

imidlertid at det er politisk vilje til å satse på fornyelse av jernbanen, og Norske tog hadde ved årsslutt 72 nye tog under bygging med opsjoner om ytterligere over 200 togsett. Dette innebærer tidenes største satsing på fornyelse av jernbanen.

Et rekordhøyt antall tog under bygging, omfattende oppgraderinger, innføringen av ERTMS og flere andre store prosjekter har satt høye krav til organisasjonen i 2025. Samtidig har vi implementert en ny finansieringsmodell, etablert et eget forsikringsselskap og gjennomført en vellykket integrasjon av Flytogets materiell og kompetanse. Dette har vært et år som har krevd mye – og som har vist hva vi får til når vi står samlet. Tusen takk til alle medarbeidere for fantastisk innsats!

Så er det ikke alltid ting går helt på skinner. Vi har opplevd forsinkelser på de etterlengtede lokaltogene og jobber intenst for å sikre leveransen. Sikkerheten går alltid først for Norske tog, og vi er tett på når nye tog designes og tilpasses norske forhold. De nye lokaltogene vil gi økt kapasitet og en bedre opplevelse for reisende på Østlandet. I tillegg vil de nye fjerntogene under bygging gi et etterlengt løft til Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Sist, men ikke minst, må vi ta vare på og oppgradere FLIRT-flåten – ryggraden i trafikken på Østlandet, Vossebanen og Trønderbanen.

Norske tog eier togene og forvalter de sammen med kundene våre. For oss er det svært viktig at det settes av tilstrekkelige ressurser til vedlikehold. Det er for mange tog som er ute av trafikk på grunn av manglende vedlikehold. I 2026 vil vi styrke arbeidet mot kundene våre for å sikre at eksisterende materiell blir godt tatt vare på. Vi tror at mer transparens og tettere dialog om vedlikeholdet og vekstedsdriften kan gi gode forbedringer. Et viktig steg mot mer presist

og effektivt vedlikehold er tilstandsbasert vedlikehold. Dette håper vi å teste ut i 2026.

Ved å forlenge levetiden på togene reduserer vi utslipp gjennom hele livsløpet. Tog er en bærekraftig transportløsning, og det viktigste i vårt arbeid med bærekraft er å sikre gode innkjøp der mennesker og miljø er ivaretatt i produksjonen og materiellet har lang levetid og kan gjenvinnnes.

I 2025 fikk Norske tog en ny finansieringsmodell der vi finansierer togkjøp gjennom statlige lån, i stedet for å hente kapital i markedet. Den nye modellen har gitt oss nødvendig likviditet, samtidig som vi har opprettholdt solid egenkapital og høy kredittverdighet. Det gir oss trygghet til å planlegge langsiktig og investere klokt. Norske tog forvalter store verdier på vegne av staten. For å sikre en mer robust håndtering av risikoen knyttet til disse verdiene, etablerte vi i 2024 vårt eget forsikringsselskap. Etter ett år i drift ser vi at dette var vellykket. Det har gitt oss bedre kontroll, lavere risikoeksponering og en mer forutsigbar økonomi. Vår visjon er å levere bedre og bedre tog for flest mulig. Vi jobber for og ser fremover mot en jernbane som fungerer bedre for alle - med nyere og mer driftssikre tog, bedre vedlikehold, mer effektiv drift og tettere samarbeid.

2025 var krevende, men også et år der norsk jernbane tok viktige skritt mot fornyelse, læring og sterkere samarbeid. En stor takk til alle samarbeidspartnere og leverandører for et solid og konstruktivt samarbeid.



**Øystein Risan**

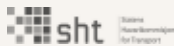
*Administrerende direktør, Norske tog*

# Norske togs rolle i jernbanesektoren

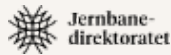


Samferdselsdepartementet

Strategisk styring av sektoren. Etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn. Eierstyring. Regulering.



**Statens Havarikommisjon for Transport**  
Undersøker ulykker og hendelser på jernbanen for å forbedre sikkerheten.



**Jernbanedirektoratet**  
Koordinering, operativ styring og utvikling av sektoren.



**Statens jernbanetilsyn**  
Tilsynsmyndighet for jernbanen.



**Bane NOR SF**  
Forvalter eksisterende og bygger ny jernbaneinfrastruktur. Trafikkstyring. Forvalter og utvikler eiendom.



**Norske tog AS**  
Anskaffer, eier, forvalter og gir togoperatørene tilgang til togmateriell.



**Entur AS**  
Reiseplan og billettering.



**Vygruppen AS**  
Persontog, gods og buss.



**Flytoget AS**  
Persontog.



**SJ Norge AS**  
Persontog.



**Go-Ahead Nordic**  
Persontog.

**Togselskaper, vedlikeholdsselskaper, entreprenører og leverandører**  
Konkurrerer om oppdrag.



Nærings- og fiskeridepartementet



**Mantena AS**  
Vedlikehold av kjøretøy.

— Forvaltningsorganer

— Statlig eide selvstendige enheter

— Privat sektor

\*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

# Om Norske tog



FOTO: BENJAMIN WARD

# Norske togs flåte

Norske tog eier og forvalter cirka 90% av norske kjøretøy for persontogtrafikk

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

---

## Type 78



 8     245 km/t     240

---

## Type 76



 14     200 km/t (160 km/t når toget kjører termisk)     196

---

## Type 75



 63     200 km/t     295\*

---

## Type 75-2



 20     200 km/t (160 km/t når toget kjører termisk)     277

---

### Type 74



 53    200 km/t    240\*

---

### Type 73 – Serie A






 14    210 km/t    204\*

---

### Type 73 – Serie B



 6    210 km/t    249\*

---

### Type 72




 36    160 km/t    310\*

---

### Type 71





 15    210 km/t    247\*

---

### Type 70



 6    160 km/t    233/238\*

---

## Type 69

Underserier: Type 69 C



Underserier: Type 69 D






Underserier: Type 69 G



Underserier: Type 69 H



 35  130 km/t  69C har 286 seter, 69D har 302/303 seter, 69G har 269 seter og 69H har 238/240 seter \*  
① Serie 69GA er to vognsett med færre seter

---

## Type 93



 15  140 km/t  87\*

---

## Type 92



 3  140 km/t  143\*

---

## Type 5

Underserier: A5-1



A5-7



B5-3



B5-5



B5-7



BC5-3



FR5-1



 54  160 km/t  A5 har 48 seter, B5 har 68 seter og BC5 har 40 seter \*\*

① A5 har komfortklasse, BC5 har familieavdeling og FR5 er restaurantvogn. 6 vogner har liggestoler. B5-7 30 stk stoler per vogn.

---

## Type 7

Underserier: A7-1



A7-7



B7-4



B7-5



B7-6



B7-7



BC7-1



F7-1



FR7-3



 58  160 km/t  A7 har 48 seter, B7 har 68 seter og BC7 har 36 seter \*\*

- ⊙ A7 har komfortklasse, BC7 har familieavdeling og FR7 er restaurantvogn. B7-7 har 23 liggestoler per vogn. 2 vogner er ombygget med liggestoler.

---

## WLAB 2



 20  150 km/t  30

---

## Di 4



 4  140 km/t

---

## EI 18



 16  200 km/t

## Norske tog i tall

288

motorvognsett

Et motorvognsett er en ikke-delbar togsammensetning som kan opereres som et tog og er satt sammen av enkeltkjøretøy med traksjon, eller av kjøretøy med og uten traksjon.

20

lokomotiver

Et lokomotiv er et skinnegående kjøretøy med motor, og brukes til å trekke jernbanevogner i et tog. Norske togs lokomotiver benyttes i dag på Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og på Nordlandsbanen.

132

personvogntog

En personvogn er et enkeltkjøretøy uten traksjon som kan frakte passasjerer i en fast eller variabel togsammensetning. Et personvogntog er avhengig av et lokomotiv med trekraft for å kjøre.

20

typer kjøretøy  
inkludert underserier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige tog, i tråd med samfunnets behov for persontogtrafikk. Norske tog har som mål å redusere antall typer tog, for å få bedre innkjøpsbetingelser og redusere kostnader knyttet til drift og vedlikehold.

83

passasjer tilfredshet  
(skala fra 0-100)

Ifølge Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsindeks er flertallet av norske togpassasjerer fornøyd med kupékomforten på togtypen de reiser med.

20,1

års gjennomsnittsalder  
på dagens flåte

Målet med kontraktene vi har inngått for nye tog er å anskaffe minimum ett tog per måned i gjennomsnitt. På denne måten sikrer Norske tog en mer moderne og pålitelig togflåte.

87

faste ansatte ved  
utgangen av 2025

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

5

kunder

Vygruppen, Vy Tog, SJ Norge, Flytoget og Go-Ahead

AA-

rating

Dagens rating fra Standard & Poor's er AA- med Positive Outlook. Målet er å opprettholde A rating.

# Milepæler Norske tog 2025

---

01.04

**Flytoget:** Norske tog overtok eierskapet av 23 flytog fra Flytoget AS med regnskapsmessig effekt fra og med 1. april. Endringen skjer i forbindelse med at Flytoget blir et datterselskap i Vy-konsernet. De ansatte som har hatt hovedansvaret for forvaltningen av flytogene, ble med over til Norske tog gjennom en virksomhetsoverdragelse.

---

04.06

**Togdagen:** Norske tog samlet 150 deltagere fra operatørene, vedlikeholdsselskaper, samarbeidspartnere og flere for faglig inspirasjon og ny kunnskap for å styrke samarbeidet i bransjen.

---

05.06

**Klimakammertesting:** Et av de nye lokaltogene gjennomgikk klimakammertesting i Wien. Toget ble utsatt for temperaturer fra +35 til -40 grader for å sikre stabil funksjon av varme-, ventilasjons- og kjølesystemer under alle klimatiske forhold.

---

10.06

**Lokaltogprosjektet:** Det første av de nye lokaltogene ankom Norge den 10. juni. Toget skal gjennom et omfattende testprogram før det settes i trafikk, etter planen på slutten av 2026.

---

23.06

**Ny finansieringsmodell:** Gjennom behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2025, sluttet Stortinget seg til regjeringens plan om å legge om finansieringsmodellen til Norske tog, fra at selskapet tar opp lån i det private lånemarkedet til at staten skal tilby slik lånefinansiering. Samferdselsdepartementet og Norske tog undertegnet 23. juni 2025 avtaler som regulerer den statlige låneordningen som er klar til å tas i bruk fra 1. juli 2025.

---

15.09

**Fjerntogprosjektet:** Prosjektgruppen besøkte Stadlers fabrikk i Altenrhein, Sveits, hvor den første ferdigsveidede vognkassen til de nye fjerntogene ble inspisert og klargjort for lakkering.

---

28.10

**Nye tog til Nordlandsbanen:** Norske tog signerte avtale med Grenland Rail om leie av fire nye lokomotiver til å avlaste Nordlandsbanen i påvente av nye fjerntog. Det første av de nye lokomotivene vil starte i trafikk i 2026.

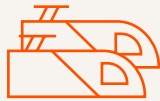
---

Visjon:

Bedre og bedre tog,  
for flest mulig.



# Våre mål



## Mål 1:

### Konkurransedyktige tilbud og fornøyde kunder

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



## Mål 2:

### Effektiv og bærekraftig drift

Norske tog skal på vegne av eier og samfunnet sørge for effektive og bærekraftige anskaffelser, forvaltning og utleie av tog.



## Mål 3:

### Kompetente og fornøyde medarbeidere

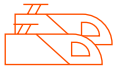
Norske tog skal ha kompetente og fornøyde medarbeidere med sterk kundeorientering.



## Mål 4:

### Finansiell handlefrihet

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



Mål

# 01

## Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder

Norske tog jobber kontinuerlig for å tilby konkurransedyktig togmateriell som sikrer høy kundetilfredshet.

### Passasjerer

Jernbanedirektoratet rapporterer kvartalsvis passasjertilfredshet. I fjerde kvartal 2025 var kupekomforten på 83 – en liten nedgang fra 84 i 2024. Mange tog nærmer seg slutten av levetiden og skal erstattes snart.

Punktligheten på persontog gikk opp med 1,5 prosentpoeng i 2024 (fra 86,1% til 87,6%), men under målet på 90%. Derimot har antallet forsinkelser som skyldes feil på togene økt i 2025.

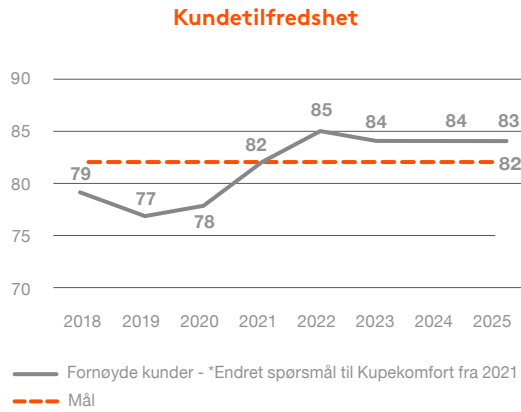
I 2025 var det stor variasjon i punktligheten gjennom døgnet. Punktligheten for persontog utenom rushperiodene var 89,1%, mens i rushperiodene var punktligheten 78,8%. I rushperiodene er det flere reisende og flere tog som gir lengre stasjonsopphold og lettere følgeforsinkelser til andre tog. Forskjellen mellom rushperiodene og utenfor rushperiodene har aldri vært så store som de har vært de siste par årene.

93,7% av persontogene kjørte etter oppsatt. Dette er på samme nivå som både 2024 og 2023. Det er

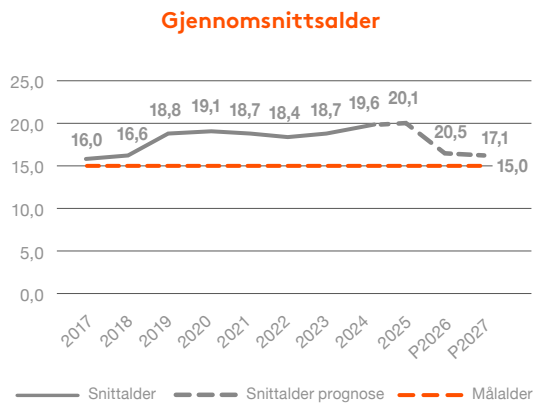
skredet ved Nesvatnet og hendelsene med L1 (bla. de planlagte arbeidene på Hovedbanen som ble en uke forsinket i oktober) som har gitt flest innstillinger og bidratt negativt til regulariteten. Merinformasjon finnes på [www.banenor.no](http://www.banenor.no).

Grafene på neste side viser indikatorer for mål 1: *Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder.*

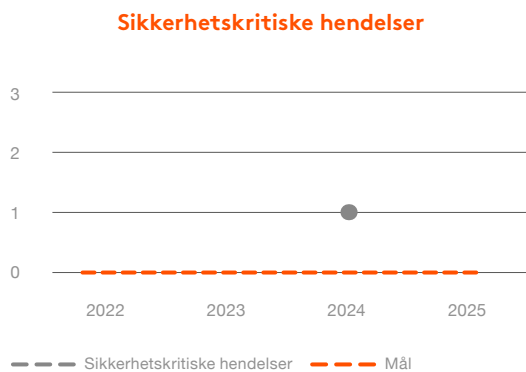
Graf 1: Utvikling i Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsindeks på spørsmål om kúpekomfort på reisen.



Graf 2: Utvikling i gjennomsnittsalder på Norske togs togmateriell.



Graf 3: Utvikling i antall sikkerhetskritiske hendelser i Norske tog. Den sikkerhetskritiske hendelsen i 2024 var avsporingen på Nordlandsbanen. Det er ikke rapportert om hendelser som følge av Norske togs leveranser i 2025.



# Kunder og togstrekninger

---

**Pakke**

Trafikpakke 1

**Operatør**

Go-Ahead

**Strekning****Fjerntog:**

→ Oslo S via Kristiansand til Stavanger

**Lokaltog:**

→ Stavanger-Sandnes-Egersund

**Regiontog:**

→ Arendalsbanen

---

**Pakke**

Trafikpakke 2 Nord

**Operatør**

SJ

**Strekning****Fjerntog:**

→ Dovrebanen (Oslo-Trondheim)

→ Nordlandsbanen

**Regiontog:**

→ Raumabanen

→ Rørosbanen

→ Trønderbanen (Lundamo-Trondheim-Steinkjer)

→ Meråkerbanen, regiontog

→ Saltenpendelen (Bodø-Rognan)

---

**Pakke**

Trafikpakke 3

**Operatør**

Vy Tog

**Strekning****Fjerntog:**

→ Oslo-Bergen

→ Bergen-Voss-Myrdal

**Lokaltog:**

→ Bergen-Arna

---

**Pakke**

Østlandet 1

**Operatør**

Vygruppen

**Strekning****Persontog:**

→ Østfoldbanen

→ Gjøvikbanen

**Lokaltog:**

→ Spikkestad-Lillestrøm

→ Stabekk-Ski

---

**Pakke**

Østlandet 2

**Operatør**

Vygruppen

**Strekning****Regiontog:**

→ Skien-Eidsvoll

→ Drammen-Lillehammer

→ Notodden-Porsgrunn (Bratsbergbanen)

**Lokaltog:**

→ Kongsberg-Eidsvoll

→ Drammen-Dal

→ Asker-Kongsvinger

---

**Pakke**

Flytog

**Operatør**

Flytoget

**Strekning****Flytog:**

→ Drammen-Oslo lufthavn

→ Stabekk-Oslo lufthavn



Mål

02

## Effektiv og bærekraftig drift

Norske tog jobber kontinuerlig for å sørge for kostnads-effektiv anskaffelse og utleie av tog.

FOTO: BENJAMIN WARD

På grunn av særforhold på det norske jernbanenet, kombinert med tøffe klimaforhold, må tog som skal trafikkere i Norge tilpasses norske forhold. Relativt store kontrakter, i norsk sammenheng, er derfor avgjørende for å få gode priser i markedet og for å motivere leverandører til å delta i anbudskonkurransene Norske tog utsteder.

### Oppgraderinger og vedlikehold

Oppgradering og vedlikehold av eksisterende togsett er avgjørende for å opprettholde levetiden på togene, og samtidig sikre at togene oppleves som attraktive for de reisende. I tillegg er godt vedlikehold en viktig faktor for å redusere antallet forsinkelser og innstillinger som skyldes feil på togene.

Du kan lese mer om hva Norske tog gjør for å opprettholde levetiden på togene i kapittelet «Våre tog».

Norske tog valgte i august å heve kontrakten med Alstom for midtlivsoppgraderingen av Type 72.

Norske tog inngikk i august rammeavtaler for verkstedtjenester til en verdi av omtrent en milliard kroner. Avtalene har en varighet på fire år, med opsjoner for to ytterligere år. Avtalene gjelder teknisk rådgivning, modifikasjoner, reparasjon og overhaling av togmateriell,

og blir i hovedsak levert av Mantena, Prose og Railsupport.

### Bærekraftig drift

I bærekraftsrapporten gis det en nærmere beskrivelse av Norske togs arbeid for bærekraftig drift i 2025. Under oppsummeres noen hovedpunkter.

#### Bærekraftstiltak i 2025:

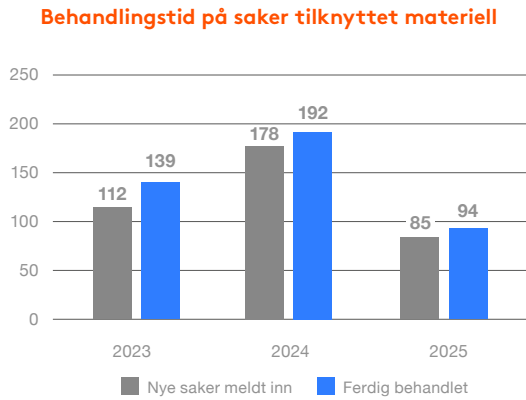
- Klimaomstillingsplan for 2030 og 2050
- Økt sirkularitet: Gjenbruk av komponenter og samarbeid om forbedret avfallshåndtering fra avhending av tog og togdeler
- Jobbet mot innføring av tilstandsbasert vedlikehold
- Bedret rapportering og internkontroll
- Klima- og miljøkrav i anskaffelser

#### Samarbeid og utvikling:

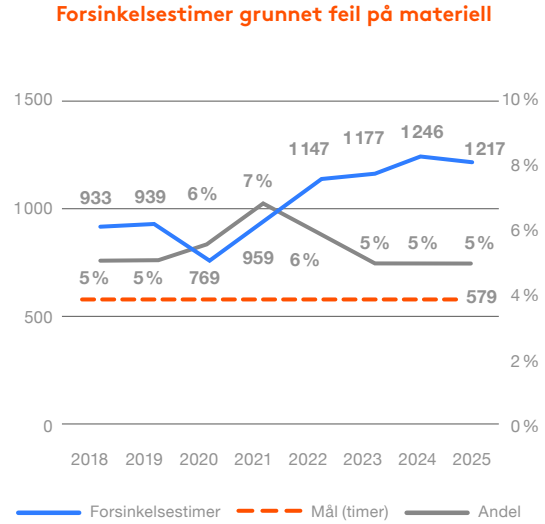
- Energieffektivisering i anskaffelser og i samarbeid med operatør for drift av tog
- Deltakelse i "Animal Alert" og Enturs datasamarbeid Digitalt CO<sub>2</sub>e
- Koordinering av støysamarbeid og kompetansedeling i sektoren
- Opplæringsprogram med The Railway Consultancy
- Leverandøroppfølging og ESG-revisjon

Grafene viser indikatorer knyttet til mål 2: *Effektiv og bærekraftig drift*.

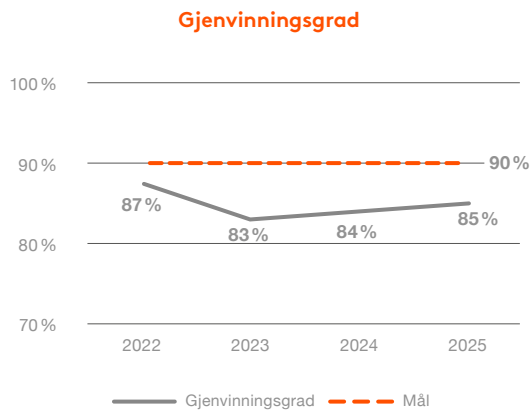
Graf 4: Utvikling i antall nye saker fra operatørene som er meldt inn og i antall ferdig behandlede saker.



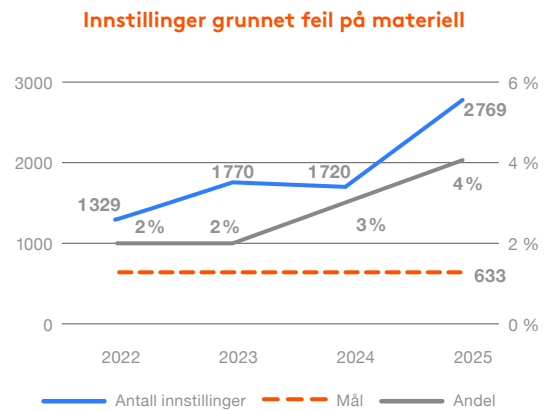
Graf 5: Utvikling i forsinkelsestimer og andelen av totale forsinkelsestimer i togtrafikken grunnet feil på materiell.



Graf 6: Utvikling i gjenvinningsgrad ved skroting av tog.



Graf 7: Utvikling i antall innstillinger og andelen av totale innstillinger i togtrafikken grunnet feil på materiell.





Mål

# 03

## Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog jobber for høy medarbeidertilfredshet og relevant kompetanse. For å håndtere en voksende togflåte og nye anskaffelser, er et sterkt fagmiljø avgjørende for effektivitet og kostnadskontroll.

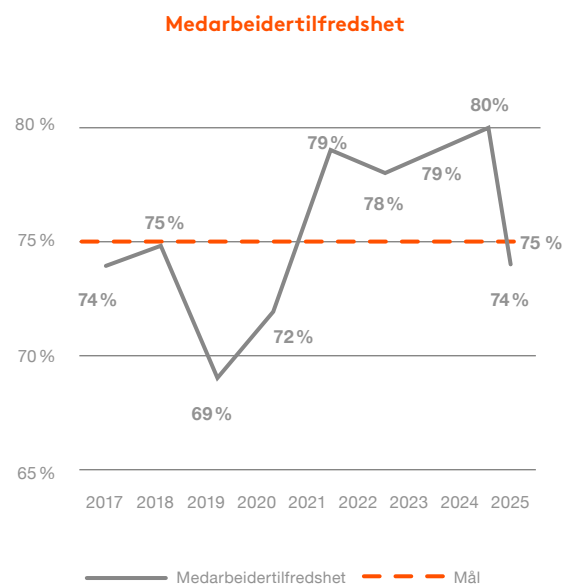


FOTO: HAMPUS LUNDGREN

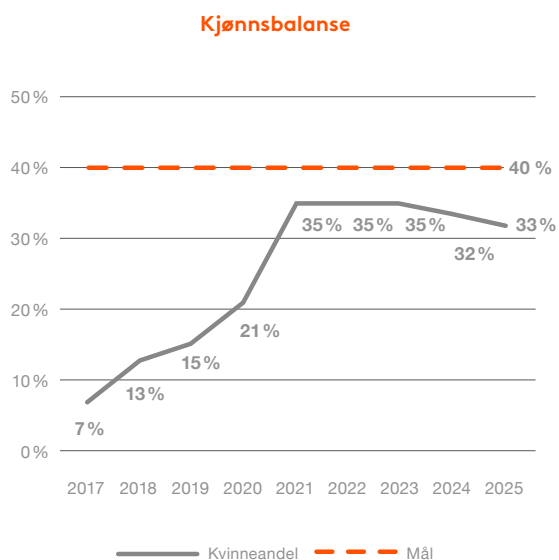
Medarbeiderundersøkelsen i 2025 viser 74% tilfredshet, ned fra 80 i 2024. Sykefraværet for året er 3,6%, ned fra 3,8 % i 2024.

Grafene viser nøkkelindikatorer for mål 3:  
*Kompetente og fornøyde medarbeider*

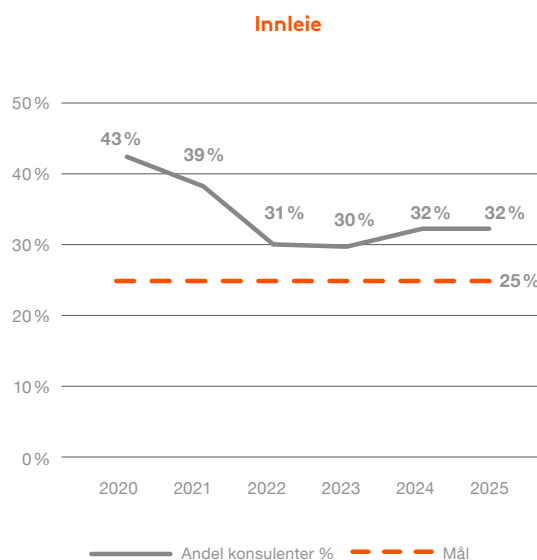
Graf 8: Utvikling i medarbeidertilfredshet blant ansatte i Norske tog.



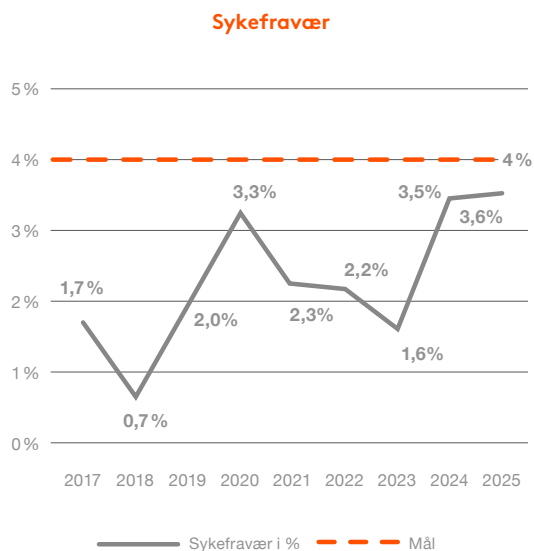
Graf 9: Utvikling i kjønnsbalanse blant ansatte i Norske tog.



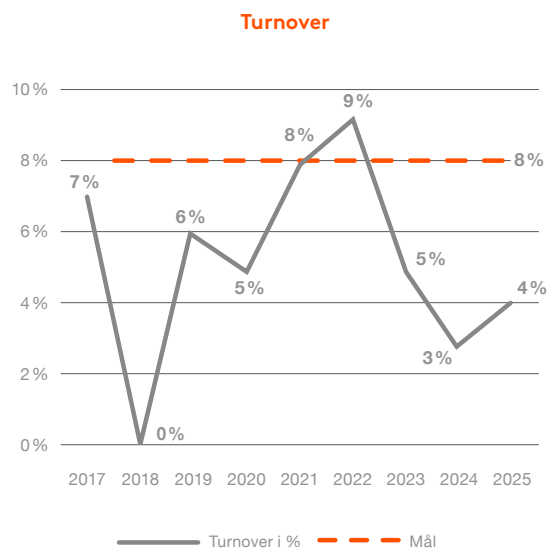
Graf 10: Utvikling i andel bruk av innleide konsulenttimer, målt opp mot totale dagsverk i Norske tog.



Graf 11: Utvikling i sykefravær blant ansatte i Norske tog.



Graf 12: Utvikling i turnover av ansatte i Norske tog.





Mål

04

## Finansiell handlefrihet

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



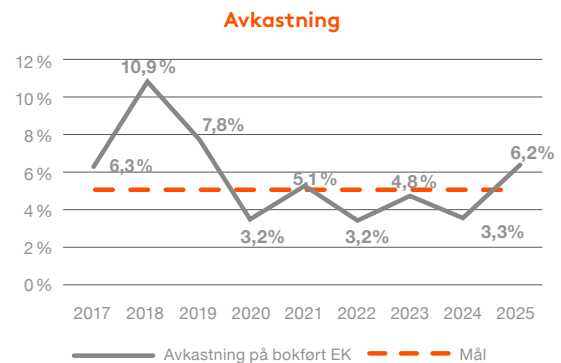
FOTO: BENJAMIN WARD

I 2025 fikk Norske tog en ny finansieringsmodell hvor selskapet skal gå fra å ta opp lån i det private markedet til å ta opp lån fra staten. Den nye finansieringsmodellen stiller økte krav til planlegging og administrasjon og låneopptakene må koordineres opp mot statsbudsjettet. Låneopptak fra staten vil gjøres på markedsmessige betingelser og vil ikke føre til endringer i de økonomiske vilkårene til Norske tog.

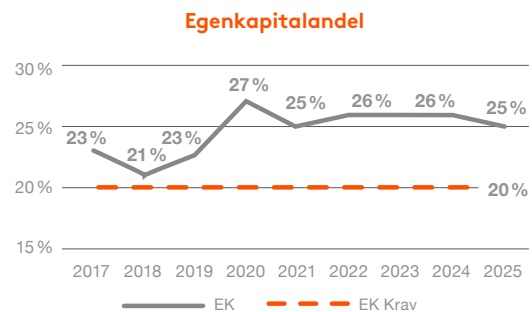
Per 31.12.2024 har Norske tog AS en ubenyttet lånefasilitet på 3 000 MNOK med forfall i juni 2026.

Grafene viser indikatorer knyttet til mål 4: *Finansiell handlefrihet.*

Graf 13: Utvikling i avkastning på bokført egenkapital i Norske tog.



Graf 14: Utvikling i Norske togs egenkapitalandel.



# Våre tog



Norske tog har ansvar for å anskaffe, eie og forvalte materiell til persontogtrafikk i Norge.

I dette kapitlet er en oversikt over selskapets togmateriell, store pågående toganskaffelser og informasjon om hvordan togmateriellet ble forvaltet i 2025.

### **Togflåten**

Norske tog har ca. 300 togsett fordelt på 20 typer. Togflåten deles inn i tre alderskategorier:

#### **Nye tog (2012–2023):**

150 FLIRT-sett, inkludert 14 bimodale togsett og type 78 togsett.

#### **Tog fra 2000-tallet:**

71 togsett (type 72, 73A/B og 93).

#### **Eldre tog (70–90-tallet):**

59 togsett, 20 lokomotiv og 132 vogner.

Gjennomsnittsalderen i 2025 er 20,1 år (opp fra 19,6 i 2024)

Selskapets togflåte blir stadig eldre, og en stor andel av togflåten har nå passert teknisk levetid. For å møte trafikkvekst og passasjerkrav trengs store investeringer. Dagens avtaler åpner for inntil 200 nye lokal- og regiontog og 100 fjerntog, med mulig kapasitetsøkning fra 2028 gjennom opsjoner.

### **Lokal- og regiontog**

Norske tog bestilte i 2022 36 lokaltog og 19 regiontog fra Alstom for Østlandet. Avtalen har i tillegg opsjoner for ytterligere 145 togsett. Produksjonen startet i slutten av 2023.

Prosjektet har økte kostnader grunnet valuta, prisvekst og endringer, men ligger innenfor justert kostnadsramme fra Stortinget.

30 lokaltog skal erstatte type 69-tog og skal etter planen først settes i trafikk på L1 Spikkestad–Lillestrøm. De resterende togene skal også brukes på Østlandet. De nye lokal- og regiontogene oppfyller kravene til tilgjengelighet.

Leveransen er forsinket med ca. halvannet år. Første tog ventes i trafikk i på slutten av 2026. Forsinkelsen skyldes produksjonsutfordringer hos Alstom og deres underleverandører. Norske tog følger opp tett for å sikre fremdrift.

### **Fjerntog**

Mange fjerntog er over 40 år og må erstattes. I 2023 inngikk Norske tog avtale med Stadler om kjøp av 17 nye FLIRT Nordic Express-tog, med opsjon på opptil 100 tog totalt. Togtypen er tilpasset norske forhold.

Prosjektet har økte kostnader, men holder seg innenfor kostnadsrammen fra Stortinget. Togene skal gå på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen – først ut er Bergensbanen. Det kjøpes både elektriske og bimodale tog.

Leveransen av det første fjerntoget er forsinket med ett år grunnet flomskade hos en av Stadlers underleverandører, i tillegg til uforutsette problemer med designelementer. Det første toget forventes å bli fasett inn i 2028.

### **Midtlivsoppgradering av type 72**

Norske tog inngikk avtale med Alstom om midtlivsoppgradering av de italienske type 72-togene, som er ca. 20 år gamle. Planen var at togene skulle være ferdig oppgraderte ved utgangen av 2025. I august 2025 valgte Norske tog å heve denne avtalen i hovedsak på grunn av vesentlige forsinkelser i prosjektet.

Norske tog har hatt tett dialog med Vy og Go-Ahead som leier togene som går i trafikk på Østlandet og i Rogaland. Norske tog går nå videre med arbeidet for å oppgradere togsettene.

### **Oppgradering og vedlikehold**

Godt vedlikehold forlenger levetiden på togene, forbedrer kundeopplevelsen og reduserer feil og forsinkelser. Norske tog jobber proaktivt med forvaltning, kvalitetskontroll og forbedring av tekniske systemer. Hovedstrategien er å gå fra tradisjonelt vedlikehold til tilstandsbasert vedlikehold (CBM).

Selskapet skal sikre at togflåten er driftssikker og uten sikkerhetskritiske feil, og det skal utarbeides et oppfølgingssystem for vedlikehold i samarbeid med Jernbanedirektoratet. Nye og reviderte vognleieavtaler skal sikre god innsikt i togtilstand og vedlikehold gjennom hele levetiden, og det skal foreslås et eget oppfølgingssystem overfor persontogoperatørene.

Norske tog har innført hyppigere vedlikeholdsinspeksjoner, noe som har gitt økt innsikt i den tekniske tilstanden og tidligere feilavdekking på tog.

I tillegg til det løpende forvaltningsarbeidet, har flere modifikasjonsprosjekter blitt gjennomført:

- **T93 batteri:** Ingen sikkerhetshendelser etter

<sup>1</sup> De 17 bestilte togene er lange togsett, så i praksis betyr det at det gjenstår 66 korte eller 33 lange togsett i opsjonen.



- modifikasjonen, ingen feil som førte til stopp.
- **EL18:** Ingen stoppende feil på overhalte traksjonsmotorer.
- **T72:** Ingen registrerte feil knyttet til klimaanlegg-kontaktor etter modifikasjon.
- **EL18:** Ingen registrerte feil etter modifikasjon til motorfestebrakett.
- **T72:** 50% reduksjon i stoppende feil etter modifikasjoner til hjelpestrømrettere.
- **T69:** 40% reduksjon i stoppende feil på grunn av dører.
- **Type 5:** 60% reduksjon i antall feil på magnetskinnebremseser.

#### **Utfasing og gjenvinning av tog**

Når togsett fases ut av trafikk, sendes de til et verksted for demontering av komponenter som kan gjenbrukes, før de går videre til gjenvinning. Dette er i tråd med regjeringens mål om at materialgjenvinningen i transportsektoren skal øke. Norske tog har et fast samarbeid med gjenvinningsselskapet Hellik-Teigen, som holder til i Hokksund.

#### **Overtagelse av Flytogene**

I april 2025 ble Flytogets flåte overført til Norske tog gjennom en fisjonsprosess, som følge av at selskapet ble et datterselskap i Vy-konsernet. Ansatte som tidligere har hatt hovedansvaret for forvaltningen av

flytogene, ble med over til Norske tog.

Flytoget har frem til nå eid og driftet egne tog, men i tråd med regjeringens mål om å samle alt statlig togmateriell i ett selskap, er flytogene nå en del av Norske togs portefølje. Overføringen er en del av statens langsiktige plan for å skape en mer helhetlig og langsiktig forvaltning av togmateriell i Norge. Etter denne prosessen eier Norske tog, med få unntak, alle togsett som benyttes til persontrafikk på det norske jernbanenettet.



## Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Styret i Norske tog avgir årlig en redegjørelse for etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (*NUES-anbefalingen*)

I punkt 1-15 nedenfor redegjøres det for hvordan NUES-anbefalingen etterleveres i Norske tog, inkludert hvordan prinsippene er oppfylt, årsak til eventuelle avvik, og hvordan Norske tog har innrettet seg ved avvik. I redegjørelsen følges systematikken i NUES-anbefalingen.

Den norske stat alene er eier i selskapet. På grunn av dette avviker Norske togs eierstyring og selskapsledelse fra NUES-anbefalingens «pkt. 4 Likebehandling av aksjeeiere», «pkt. 5 Aksjer og omsettelighet», «pkt. 7 Valgkomité» og «pkt. 14 Selskapsvertakelse».

Ansvar for å forvalte statens eierskap ligger hos Samferdselsdepartementet.

Norske tog følger statens prinsipper for godt

eierskap, som beskrevet i Meld. St. 6 (2022-2023) (Eierskapsmeldingen).

### **Pkt. 1 Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse**

Styret legger vekt på å opprettholde og videreutvikle en høy standard for eierstyring og selskapsledelse, herunder NUES-anbefalingen.

Konsernets eierstyring og selskapsledelse følger norsk lov og statens til enhver tid gjeldende eierpolitikk.

God eierstyring og selskapsledelse er en forutsetning for et bærekraftig, lønnsomt og kraftfullt selskap.

Styret i Norske tog mener det er en klar sammenheng mellom og eierstyring og selskapsledelse, og det å skape verdier for selskapets eiere, ansatte, øvrige interessenter og samfunnet for øvrig.

### **Pkt. 2 Virksomhet**

Det fremgår av vedtektene at selskapets formål er å anskaffe, eie og forvalte tog for utleie til

persontogoperatører i Norge, samt virksomhet som står naturlig i sammenheng med dette.

Styret fastsetter selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis.

Selskapet har vedtatt retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.

### **Pkt. 3 Selskapskapital og utbytte**

Norske tog er i en investeringsfase og trenger tilskudd av egenkapital. Styret vil derfor ikke foreslå utbytte i kommende strategiperiode.

### **Pkt. 4 Likebehandling av aksjeeiere**

Alle aksjene eies av den norske stat og NUES-anbefalingen om emisjoner anses derfor ikke relevant.

### **Pkt. 5 Aksjer og omsettelighet**

Alle aksjene i selskapet eies av staten og NUES-anbefalingen om aksjer og omsettelighet anses derfor ikke som relevant.

### **Pkt. 6 Generalforsamling**

Staten ved Samferdselsdepartementet er selskapets generalforsamling. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. På vegne av Norske tog deltar minimum styreleder, administrerende direktør og revisor på møtet.

Samferdselsdepartementet står for innkalling til både ordinær og ekstraordinær generalforsamling. Innkalling til generalforsamling sendes senest syv dager før tidspunkt for generalforsamling. Påmeldingsfrist settes nært opptil dato for avholdelse av generalforsamling. Generalforsamlingen åpnes av styrets leder. Deretter velger generalforsamlingen møteleder.

### **Pkt. 7 Valgkomité**

Staten er eneste aksjeeier, og selskapet har derfor ingen valgkomité.

I tråd med aksjelovens § 6-3 velges styrets medlemmer av selskapets generalforsamling. Generalforsamlingen består av Samferdselsdepartementet, og departementet har ikke oppnevnt en valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser (og retningslinjer) departementet har fastsatt for sammensetning av styret i heleide selskaper (jf. Eierskapsmeldingen).

### **Pkt. 8 Styre, sammensetning og uavhengighet**

Som eneste aksjeeier utpeker staten alle de aksjonærvalgte styremedlemmene, inkludert innstilling av styrets leder. Det er ikke varamedlemmer for de

aksjonærvalgte styremedlemmene. Ansattvalgte representanter velges av og blant de ansatte. Alle styremedlemmer vurderes årlig, uavhengig av om de står til valg. Styremedlemmer velges for to år av gangen.

Styret bestod i 2025 av fire aksjonærvalgte medlemmer (hvorav to menn og to kvinner), og to ansattvalgte styremedlemmer (en mann og en kvinne).

Styret opptrer som et kollegialt organ og ikke som individuelle representanter for ulike interessegrupper.

Styret vurderer fortløpende styremedlemmenes uavhengighet. Styremedlemmene er selv ansvarlige for å melde fra om forhold som kan medføre inhabilitet.

Styret går årlig igjennom Norske togs etiske regelverk og signerer dette.

# Styret i Norske tog

Tabell 2: Oversikt over styremedlemmer og relevant erfaring



**Jan Morten Ertsaas**  
Styreleder

**Verv fra:** Juni 2023  
**Kjønn:** Mann

**Antall relevante stillinger/verv**  
5 (daglig leder i 1 selskap, styreleder i 3 selskaper og styremedlem i 1 selskap)

**Annen relevant aktivitet/kompetanse**  
Daglig leder i Siva SF, styreleder i Siva Eiendom Holding AS og Safetec Nordic AS.



**Espen Opedal**  
Styremedlem

**Verv fra:** April 2017  
**Kjønn:** Mann

**Antall relevante stillinger/verv**  
3 (daglig leder i 1 selskap, styreleder i 1 selskap og styremedlem i 1 selskap)

**Annen relevant aktivitet/kompetanse**  
Daglig leder i Tryg forsikring, styreleder i Styreportalen AS, og styremedlem Finance Innovation.



**Anita Meidell**  
Styremedlem

**Verv fra:** Juni 2023  
**Kjønn:** Kvinne

**Antall relevante stillinger/verv**  
3 (førstemanuensis, programleder og styremedlem 1 selskap)

**Annen relevant aktivitet/kompetanse**  
Førstemanuensis ved NHH, programleder NHH Executive MBA. Styremedlem i Norske tog forsikring AS.



**Kristin Veierød**  
Styremedlem

**Verv fra:** Juni 2024  
**Kjønn:** Kvinne

**Antall relevante stillinger/verv**  
3 (Partner og styreleder i 1 selskap og styreleder i 2 selskap)

**Annen relevant aktivitet/kompetanse**  
Styreleder og partner i Advokatfirmaet Hjort. Styreleder i Norsk Dekkretur, Mentor Medier og Apotekerforeningen. Har vært styreleder i Redd Barna.



**Audun Lind-Eriksen**  
Ansattrepresentant

**Verv fra:** Februar 2025  
**Kjønn:** Mann

**Antall relevante stillinger/verv**  
Kun intern stilling i Norske tog

**Annen relevant aktivitet/kompetanse**  
Audun Lind-Eriksen har vært ansattrepresentant i Norske togs styre siden 2025.



**Razieh Nejati Fard**  
Ansattrepresentant

**Verv fra:** Januar 2024  
**Kjønn:** Kvinne

**Antall relevante stillinger/verv**  
Kun intern stilling i Norske tog

**Annen relevant aktivitet/kompetanse**  
Razieh Nejati Fard har vært ansattrepresentant i Norske togs styre siden 2024.

Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet. Alle Norske togs aksjonærvalgte styremedlemmer har omfattende ledererfaring. I tillegg har flere aksjonærvalgte styremedlemmer lang erfaring med styrearbeid, hvor tre av medlemmene utøver dette aktivt i andre ikke-konkurrerende virksomheter.

Norske togs ansatte er representert ved to personer, som ikke er en del av selskapets ledergruppe.

Norske tog AS har ikke bedriftsforbudsamling.

Anbefaling om at styremedlemmer bør oppfordres til å eie aksjer i selskapet, er ikke relevant siden staten eier alle aksjene.

## **Pkt. 9 Styrets arbeid**

### Styrets oppgaver

Styrets hovedansvar omfatter forvaltning av selskapet (aksjeloven §6-12) og tilsynsansvar (aksjeloven §6-13) og er definert i selskapets styreinstruks. Styret er ansvarlig for at de prinsipper som kommer til uttrykk i statens eierskapsmelding følges.

Dette overordnede ansvaret kommer til uttrykk i styrets vedtatte styreinstruks og i styrets plan for eget arbeid. Begge disse dokumentene revideres årlig. Styrets instruks til administrerende direktør er inntatt som en del av styreinstruksen.

Samlet klargjør disse dokumentene hvilke oppgaver som skal, kan og bør behandles av styret. Dette inkluderer administrerende direktørs fullmaktsgrenser. Styrets hovedoppgaver, som definert i selskapets styreinstruks, kan deles inn i fire områder:

- 1) Strategiske oppgaver (fastsette planer, budsjetter, overordnede målsetninger og strategier).
- 2) Kontrolloppgaver (orientere seg om selskapets økonomiske stilling og påse at regnskap, med mer, kontrolleres og at det er tilstrekkelig kapital, med mer).
- 3) Organisatoriske oppgaver (sørge for forsvarlig organisering og føre tilsyn med daglig ledelse, herunder tilsette administrerende direktør).
- 4) Egenoppgaver (evaluere eget arbeid og kompetanse, utvikle egen kompetanse og plan for eget arbeid).

Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis.

Norske togs strategi, inkludert finanspolicy, blir årlig gjennomgått av styret og ledelsen i løpet av

en to-dagers samling i oktober. I desember vedtas handlingsplanen som er en av de viktigste aktivitetene selskapet fokuserer på, i tillegg til budsjettet for det kommende året.

Vurderinger av selskapets måloppnåelse og arbeid med statens forventninger gjøres fortløpende og oppsummeres normalt hvert år som en del av planleggingen for statens eieroppfølging, og justeres ved behov.

Det gjennomføres kvartalsvise kontaktmøter med staten ved Samferdselsdepartementet. I kvartalsmøtene gjennomgås status for selskapets måloppnåelse og arbeid på vesentlige områder. Bærekraft er et eget tema i et av disse kvartalsmøtene.

Styret er ansvarlig for å tilsette selskapets administrerende direktør og fastsetter tilsetningsvilkårene for vedkommende. Styret evaluerer administrerende direktør og fastsetter instruks med angivelse av administrerende direktørs fullmakter. Administrerende direktør har, under styret, overordnet ansvar for organisasjonens påvirkning av økonomi, miljø og mennesker, med unntak av saker som etter selskapets forhold er av uvanlig art eller av spesielt stor betydning. Forhold med spesielt stor betydning er styret ansvarlig for.

Styret foretar en årlig evaluering av sitt arbeid og kompetanse. Styret blir også årlig evaluert av selskapets eier.

Styret utarbeider en møteplan og har møte minimum fem ganger i året, hvorav en er en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. I 2025 ble det gjennomført 5 ordinære og 10 ekstraordinære styremøter. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse.

### Styrets utvalg

Styret har etablert et revisjons- og bærekraftsutvalg med egen instruks. Revisjons- og bærekraftsutvalget består av to aksjeeiervalgte styremedlemmer og møtes minimum fire ganger i året. Utvalget skal fungere som et saksforberedende organ for styre og støtte styret i utøvelsen av sitt ansvar for finansiell rapportering, bærekraftsrapportering, risikostyring, internkontroll, og intern- og eksternrevisjon.

Revisjons- og bærekraftsutvalget hadde fire møter i 2025.

Ekstern og intern revisor deltar under alle relevante agendapunkter på møtene i utvalget.



FOTO: BENJAMIN WARD

#### **Pkt. 10 Risikostyring og internkontroll**

Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan.

Risikostyring er en integrert del av virksomhetsstyringen i Norske tog. I styringssystemet er prosessen for risikostyring beskrevet og inkluderer overordnede retningslinjer for risikostyring, samt hvordan selskapet jobber med risikostyring på alle nivåer. Finansiell risikostyring er også en del av selskapets finanspolicy.

Prosjekter rapporterer på risiko månedlig og ved faseoverganger til ledelsen. Norske tog vurderer hvert halvår selskapets samlede risiko og hvorvidt iverksatte tiltak er tilstrekkelige.

Norske tog har et sterkt fokus på IT-sikkerhet som en integrert del av selskapets risikostyring og virksomhetsstyring, og har på grunn av dette utført jevnlige revisjoner av systemer og rutiner, hatt tett oppfølging av leverandørkontakter for IT-tjenester, og hatt obligatoriske IT-sikkerhetskurs for alle ansatte med øvelser.

Norske tog vurderer at verktøyene som brukes for risikostyring er hensiktsmessige for organisasjonen med tanke på kompleksitet og størrelse.

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten. Styret vektlegger at selskapet har et godt og effektivt

kontrollmiljø i tillegg til gode kontrollprosesser.

Det er utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.

#### **Pkt. 11 Godtgjørelse til styret**

Styremedlemmenes honorar fastsettes av generalforsamlingen hvert år, og utgjør et fast honorar for styre- og utvalgsarbeid. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig og ingen av de aksjeeiervalgte styremedlemmene har opsjoner. Aksjeeiervalgte styremedlemmer har ikke tilleggsoppgaver for selskapet. Ansattvalgte representanter i styret får 50 prosent av godtgjørelsen til de aksjonærvalgte styremedlemmene. Varamedlemmer godtgjøres per oppmøte. Spesifikasjon av godtgjørelsen til styremedlemmene for 2025 fremkommer av lederlønnrapporten som ligger tilgjengelig på selskapets nettsider [www.norsketog.no](http://www.norsketog.no).

#### **Pkt. 12 Lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte**

Styret har utarbeidet retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i selskapet. Retningslinjene skal underbygge selskapets strategi, langsiktige interesser og økonomisk bæreevne. Retningslinjene er utarbeidet i henhold til vedtektenes §5 og er i tråd med statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel og eierskapsmeldingen. Videre har styret utarbeidet en redegjørelse for lederlønn som omhandler lederlønnspolitikken. Både retningslinjer og redegjørelsen blir behandlet på ordinær generalforsamling.

Opplysninger om samlet godtgjørelse, samt styrets retningslinjer for fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende ansatte er omtalt i Norske togs lederlønsrapport, som ligger tilgjengelig på selskapets nettsider [www.norsketog.no](http://www.norsketog.no).

#### **Pkt. 13 Informasjon og kommunikasjon**

Selskapet følger en åpen kommunikasjonsstrategi for å støtte forretningens mål, strategi og verdier. God kommunikasjon skal bidra til et godt omdømme, tilfredse kunder og stolte medarbeidere.

Finansiell informasjon rapporteres kvartalsvis og er tilgjengelig på selskapets hjemmesider.

Styret vektlegger god kommunikasjon med selskapets eier også utenfor generalforsamlingen.

#### **Pkt. 14 Selskapsovertakelse**

Selskapet er heleid av staten med begrunnelse at behovet for en aktør som kan eie og forvalte persontogene i Norge på konkurransenøytrale vilkår.

Styret anser derfor ikke dette punktet i NUES-anbefalingen som relevant.

#### **Pkt. 15 Revisor**

Norske tog har en uavhengig og ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra styret.

PwC er valgt av generalforsamlingen for perioden 2022–2025, med opsjoner på to + to år. Revisor deltar på styremøtet som behandler årsregnskapet, og rapporterer tilleggstjenester årlig til styret. Styrets revisjons- og bærekraftsutvalg gjennomgår plan og gjennomføring av revisjon sammen med selskapets administrasjon og revisor. I henholdsvis møte med revisjons- og bærekraftsutvalget og med styret redegjør revisor for revisjonen, sitt syn på selskapets regnskapsprinsipper, risikoområder, interne kontrollrutiner og regnskapsførsel. Redegjørelsen oppsummeres årlig til revisjons- og bærekraftsutvalget og for styret.

Bistandsoppgaver som ikke er revisjon skal godkjennes av revisjons- og bærekraftsutvalget.

Som heleid statlig selskap følger Norske tog kravene til internrevisjon fra Finansdepartementet. EY er engasjert som internrevisor fra 2023 for fire år. Styrets revisjons- og bærekraftsutvalg gjennomgår opplegg og risikobasert revisjonsplan for internrevisjon sammen med selskapets administrasjon og internrevisor. Internrevisjonen vurderer selskapets styring og kontrollsystemer, og rapporterer til revisjons- og bærekraftsutvalget og styret.



FOTO: DIDRIK RUD



Styret til Norske tog fra 10. februar 2025, da Audun Lind-Eriksen ble valgt inn i styret som ansattrepresentant.

## Styrets årsberetning 2025

### Sammendrag og utviklingstrekk for Norske tog AS i 2025

Et tilbakeblikk på året viser at Norske tog har fortsatt å opprettholde et høyt aktivitetsnivå. Anskaffelsesprosessene for nye lokaltog og fjerntog har stått sentralt i selskapets arbeid, samtidig som installeringen av ERTMS på togsettene har pågått for fullt.

Overtagelsen av Flytogets materiell og tekniske miljø har tilført betydelig kompetanse til selskap og styrket kapasiteten innen både drift og vedlikehold. Samtidig har det vært god fremgang i flere av selskapets prosjekter, blant annet ble installasjon av ERTMS i togsettene til Vestfoldbanen og Nordlandsbanen gjennomført før skjema.

På den andre siden har det vært noen klare tilbakeslag. Blant annet valgte selskapet å heve kontrakten med Alstom for midtlivsoppgradering av type 72, og senere på året varslet Alstom

også en ytterligere forsinkelse på 6 måneder på testprogrammet for nye lokaltog N05.

Regjeringens foreslåtte anskaffelse av ytterligere 13 nye regiontog i statsbudsjettet for 2026 styrker selskapets strategiske rammeverk for materiellfornyelse. Som eier og forvalter av togparken ser Norske tog dette som en viktig anledning til å redusere antall aldrende togsett, styrke flåtekapasiteten og heve komfort- og tilgjengelighetsnivået for de reisende. Tilførselen av moderne tog vil gi oss bedre forutsetninger for driftssikkerhet og effektivitet, og gjør oss bedre rustet til å møte forventningene til fremtidens togtilbud.

Parallelt har arbeidet med å forbedre tilgangen til systemer og oppdaterte vedlikeholdsdata for operatører, vedlikeholdsleverandører og Bane NOR fortsatt. Økt datatilgang legger til rette for en mer helhetlig og effektiv drift av vedlikeholdsprosesser på tvers av organisasjoner og systemer, og bidrar til å opprettholde togenes levetid.

### Økonomisk utvikling i Norske tog konsern

Norske tog hadde i 2025 et positivt årsresultat etter skatt på 234 MNOK, opp fra 119 MNOK i 2024.

I 2025 økte kontantbeholdningen med totalt 433 MNOK. Hovedgrunnen til dette er høyere opptak av lån enn nedbetaling av lån; nettoendringen var på 681 MNOK. Netto kontantstrøm fra driften er 1 227 MNOK i 2025 (1 119 MNOK i 2024). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 1 050 MNOK (677 MNOK i 2024). Selskapets arbeidskapital er -307 MNOK (-385 MNOK i 2024). Arbeidskapitalen er i hovedsak endret grunnet forfall av kortsiktige lån. Balansen (gjeld og egenkapital) er 16 809 MNOK i 2025 (mot 14 551 MNOK i 2024). Balansen er høyere som følge av mer kontanter i banken samt økning av gjeld.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 4 245 MNOK (3 744 MNOK i 2024). Egenkapitalandelen er på 25,3%. Årets resultat overføres til annen egenkapital.

Årsregnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er til stede.

### Personal, mangfold og likestilling

Norske tog prioriterer et godt arbeidsmiljø høyt, og selskapet legger ned betydelige ressurser for å sikre at medarbeidere trives og opplever inkludering på arbeidsplassen. Selskapet bekrefter at aktivitet- og redegjøringsplikten i likestillings- og diskrimineringsloven (LDL) § 26 er oppfylt.

Alle styremedlemmer, varamedlemmer og ledelsen er dekket av styreansvarsforsikring, som gjelder globalt med unntak av USA og Canada, og med en dekning på inntil 500 MNOK per skadetilfelle.

Norske togs etiske retningslinjer sendes ut årlig og signeres av alle ansatte, ledelse og styret. Selskapets arbeid med antikorupsjon og forretningsskikk beskrives ytterligere i kapittel 8 «ESRS G1 Forretningsskikk». Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring sikrer Norske tog at alle anskaffelser ivaretar mennesker, miljø og samfunn. I selskapets HMS-håndbok er mål, krav, roller og ansvar tydeliggjort, med prinsippet om at virksomheten ikke skal forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier.

### Bærekraft og samfunnsansvar

Det nye bærekraftdirektivet CSRD har fra regnskapsåret 2024 blitt trinnvis innført i Norge, men med endringer av 2025 i hvilke selskap som må rapportere. Norske tog plikter ikke etter lov å

rapportere etter CSRD-direktivet, men har likevel valgt å begynne dette arbeidet med rapporten for 2024 og 2025, hvor Norske tog bruker ESRS-standardene i utforming av rapporten.

### Forskning og utvikling

Norske tog bidrar til teknologisk utvikling innen samferdselssektoren, og har i 2025 deltatt i dette FoU-prosjektet:

- «**Smart Train**» er et samarbeidsprosjekt med Stadler for utvikling av tilstandsovervåking av komponenter, og innføring av tilstandsbasert vedlikehold på FLIRT-flåten gjennom tilførsel av eksterne sensorer på kjøretøyet. I 2024 ble det gjennomført forprosjekt, med blant annet montering av sensorer og utvikling av løsninger for dataoverføring. Prosjektet fortsatte i 2025.

### Formål med virksomheten

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Selskapet er heleid av den Norske stat ved Samferdselsdepartementet. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

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

### Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse er innarbeidet i årsrapporten og behandlet av styret.

Norske tog følger norsk standard for eierstyring og selskapsledelse, med basis i norsk lov og regjeringens til enhver tid gjeldende eierpolitikk. Redegjørelse for selskapets eierstyring og selskapsledelse inngår som en del av årsrapporten under «Eierstyring og selskapsledelse».

### Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger

Redegjørelse for Norske togs arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold etter åpenhetsloven er inkludert i kapittel S2 Arbeidere i Verdikjeden. Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger er tilgjengelig på selskapets nettside:

[www.norsketog.no/investor/rapporter-og-dokumenter](http://www.norsketog.no/investor/rapporter-og-dokumenter)

## Mål og strategier

Norske tog skal anskaffe, eie og forvalte kjøretøy til persontogtrafikken i Norge.

Norske tog skal bidra til at transportinfrastrukturen og tjenestene i transportnettverket skal være i stand til å ivareta transportfunksjoner under vanskelige værforhold og stå imot påkjenninger fra klimaendringer, i tråd med de transportpolitiske målene i Nasjonal transportplan 2025-2036.

Selskapet gir innspill til Jernbanedirektoratets langtidspaner for anskaffelse av kjøretøy, for å møte kapasitetskrav og trafikkvekst for eksisterende og fremtidige kontrakter. Norske tog har utarbeidet en leieavtale som skal ligge til grunn for utleie av tog til alle operatører. Selskapets kjøretøystrategi skal bidra til å sikre standardisering og optimalisering av tog og systemer.

Selskapet skal også gi råd vedrørende forhold i grensesnittet mellom tog, infrastruktur og verksteder. Norske tog skal til enhver tid følge med på den teknologiske utviklingen og ha oversikt over nye teknologiske løsninger i jernbanesektoren. Se mer informasjon om selskapets mål i kapitlet «Våre mål».

## Internkontroll

Norske tog har internkontrollsystemer som omfatter retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter. Finansiell risiko vurderes gjennom egne risikoanalyser. På bakgrunn av dette revideres internkontrollsystemet ved behov, ved revisjon av ledelsesdokumenter, retningslinjer, prosedyrer og nøkkelkontroller.

## Risiko

### Risikostyring

Norske tog er eksponert for risiko i mange av sine aktiviteter, og styret og administrasjonen følger aktivt opp selskapets risikoeksponering innenfor ulike områder.

Prosser for risikostyring og internkontroll er nærmere beskrevet i redegjørelse for selskapets eierstyring og selskapsledelse under Pkt. 10 Risikostyring og internkontroll.

### Finansiell risiko

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

Samferdselsdepartementet og Norske tog undertegnet 23. juni 2025 avtaler som regulerer den statlige låneordningen som ble tatt i bruk fra

1. juli 2025. Rammeavtalen som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Norske tog fremgår det at kredittratingen til Norske tog på sikt skal bortfalle, men først etter at Samferdselsdepartementet har gjennomført tilbud om tilbakekjøp av utestående obligasjonslån under selskapets EMTN-program.

Samferdselsdepartementet besluttet å godkjenne tilbakekjøp av alle obligasjonslån som er tilbudt solgt og som til sammen har pålydende til en verdi av 5 363 MNOK kroner. Resterende del av Norske togs obligasjonsgjeld påvirkes ikke av tilbakekjøpet.

Norske tog har tidligere finansiert virksomheten gjennom obligasjonslån og derivater, inkludert lån overført fra Vygruppen (tidligere NSB AS) og obligasjoner utstedt av Norske tog. Etter omleggingen av finansieringsmodellen fra 01.07.2025 vil Norske tog ikke lenger utstede nye obligasjoner.

Samferdselsdepartementet engasjerte Danske Bank A/S som tilrettelegger for tilbakekjøpet, og Danske Bank vil overfor obligasjonssinnehavere opptre som kjøper av obligasjonene på vegne av Samferdselsdepartementet.

Norske tog foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko på innkjøp. Kontraktene for anskaffelse av lokal-, region- og fjerntog er inngått i EUR og kontraktene vil ikke bli valutasekret. Ettersom Norske tog har rett til å inkludere realisert valutakurs som er benyttet for anskaffelsene i leien selskapet får fra togoperatørene, mener Samferdselsdepartementet at det ikke vil være behov for å valutasekret disse anskaffelsene. Styret har innrettet seg etter dette med tillit til at selskapet vil få tilført nødvendig egenkapital fra eier ved behov.

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 minimum 70% fastrente og maksimalt 30% flytende rente.

Etter etablerte målsetninger skal 150% av kapitalbehovet for selskapet i neste tolv måneders periode, være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter.

Norske tog har etablert et rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner. Årlig blir det utarbeidet en detaljert rapport som beskriver hvilke grønne investeringsprosjekter som er finansiert gjennom

grønne obligasjoner, og hva som er de faktiske miljø- og klimakonsekvensene av disse prosjektene. Norske tog etterstreber å følge markedets beste praksis på rapportering og jobber løpende med å forberede selskapets miljøeffektrapportering.

#### Operasjonell risiko

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

En stor andel av selskapets flåte er gammel, og er i ferd med å erstattes. For at selskapet skal kunne levere et bedre togtilbud i henhold til forventningene i *Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036*, er Norske tog avhengig av å utløse opsjoner i allerede inngåtte anskaffelsesavtaler. Det tar minimum 18 måneder fra man trekker på en opsjon til nye tog blir levert. En risiko vil være at Norske tog ikke får, eller får for sent, finansieringen som selskapet trenger. En direkte konsekvens vil da være en utdatert togflåte, samt at ønsket og planlagt styrking av togtilbudet ikke kan gjennomføres fordi det er for få tog.

Det er en risiko for at Norske tog ikke får tilgang på togsettene til riktig tid for å gjøre større oppgraderinger eller endringer. De neste årene vil flesteparten av togene og sporene som er tilgjengelige for oppgraderinger, brukes for å installere ERTMS-ombordstyr, og det vil være mindre rom for andre oppgraderinger.

Norske tog er godt i gang med de største toganskaffelsene i norsk historie. Både nye lokaltog og nye fjerntog kjøpes inn. Dette er helt nødvendige anskaffelser for å opprettholde dagens togtilbud, redusere forsinkelser og innstillinger, samt for å gjøre det mer attraktivt å reise med tog. Når rekordmange tog 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 – både under anskaffelsesprosessen og på forvaltning i årene fremover.

Norske tog har flere prosjekter som er avhengig av en rekke høyt etterspurte råvarer, som stål og aluminium,

samt andre råvarer som er nødvendig i elektronikk. Råvaretilgang vil derfor kunne påvirke både økonomien og leveransetiden i prosjektene, og dette er en risiko Norske tog følger nøye med på.

Forsinkelser på prosjektene vil kunne medføre at det tar lengre tid å redusere togforsinkelser og innstillinger på grunn av feil på togene, og dermed også å forbedre kundeopplevelsen. Flere av Norske togs største prosjekter er forsinket i forhold til opprinnelig tidsplan. ERTMS er et komplekst prosjekt som omfatter alle strekninger og alle tog i Norge. Oppstart avhenger både av utbygget infrastruktur som er Bane NORs ansvar, og ombygging av kjøretøy som er Norske togs ansvar. I 2025 fullførte Norske tog ERTMS-ombygging av 25 Type 74-togsett og 10 Type-93, med mål om å ferdigstille oppgraderingen av Type-93 innen mai 2026.

#### **Framtidsutsikter**

Norske tog har en sentral rolle i å legge til rette for at jernbanen fremstår som et attraktivt transporttilbud på lokal-, regional- og fjerntognivå. Selskapet arbeider for å øke antallet reisende som velger tog fremfor bil, buss eller fly, noe som er viktig for å redusere transportsektorens samlede klimautslipp. Norske tog ser frem til et aktivt og innholdsrikt 2026, med særlig fokus på følgende områder:

- Det første av de nye lokaltogene er planlagt å fases inn i slutten av 2026.
- Det er forventet stor aktivitet i fjerntogprosjektet og første tog vil vises fram i Berlin i september 2026 og kommer til Norge for testing i løpet av neste år.
- Norske tog vil fortsette arbeidet med å få bedre tilgang til systemer og vedlikeholdsdata. Norske tog skal styrke organisasjonen på teknologi- og datakompetanse.
- Fortsette innføringen av tilstandsbasert vedlikehold for å sikre bedre og mer effektivt vedlikehold.
- I statsbudsjettet for 2026 foreslo regjeringen å kjøpe inn ytterligere 13 nye regiontog med planlagt innfasing i 2028.
- Arbeidet med å fase inn nye ombygde tog på Nordlandsbanen fortsetter.

# Bærekraftsrapport 2025

# Generell informasjon



ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

## BP-1, BP-2 Forutsetninger og rammer for bærekraftsrapporten

Dette er Norske togs fjerde bærekraftsrapport, rapporten dekker regnskapsåret 2025. Rapporten omfatter både morselskapet Norske tog og datterselskapet Norske tog forsikring AS. I 2025 rapporterer selskapet nært opp mot European Sustainability Reporting Standards (ESRS). De første rapporteringsårene har Global Reporting Initiative (GRI) vært benyttet, mens rapporten for 2024 var tilnærmet ESRS-kompatibel som del av forberedelsene til Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Ved utgangen av 2025 er Norske tog ikke omfattet av CSRD, men fortsetter å rapportere på bærekraft i tilknytning til den årlige årsrapporten. Bærekraftsrapporten er ikke revisorattestert.

Bærekraftsrapporten gir en samlet fremstilling av

selskapets tilnærming til bærekraft, gjennomførte aktiviteter, vesentlige positive og negative påvirkninger, samt identifiserte risikoer og muligheter. Figuren «Verdikjede Norske tog» viser hvilke deler av verdikjeden som er inkludert i rapportens beregninger og vesentlighetsvurdering.

Norske tog har utelatt informasjon om immaterielle rettigheter og innovasjonsresultater for å beskytte konkurransesensitive teknologiske løsninger og sin forhandlingsposisjon.

Rapporteringen følger tidshorisonter definert i ESRS 1:

- Kort sikt: inntil 1 år
- Middels sikt: 1 til 5 år
- Lang sikt: over 5 år

I enkelte tilfeller er estimater benyttet for beregning



FOTO: ALSTOM

av verdier, inkludert utslippsfaktorer og mengdedata i klimaregnskapet. Klimaregnskapet følger samme rapporteringsprinsipper som i 2024. Norske tog har ikke operasjonell kontroll over togene, og er derfor avhengig av data fra Bane NOR og togoperatørene for energi- og klimaregnskapet. Det foreligger noe usikkerhet og enkelte mangler i datagrunnlaget fra eksterne aktører, samt usikkerhet knyttet til beregning av tiltakenes finansielle effekt. Omtrent 95 % av utslippene er beregnet med primærdata, mens resterende er basert på forbruksestimater. Metode for estimering, vurdering av datakvalitet samt pågående og planlagte tiltak for å styrke datagrunnlaget er nærmere beskrevet under kapitlene ESRS E1 Klimaendringer og E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi.

Rapporten er utarbeidet i samsvar med relevante lover og krav, herunder *regnskapsloven*, *aktivitets- og redegjørelsesplikten*, *aksjeloven* og *åpenhetsloven*. I arbeidet med vitenskapsbaserte klimamål er det etablert en omstillingsplan basert på prinsippene i Science Based Targets Initiative. I 2025 er

arbeidet med denne videreført gjennom definerte klimaomstillingsprosjekter. Klimarisikoanalysen ble gjennomført i 2023 i henhold til anbefalingene fra Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) og kravene i EU-taksonomien. Denne er ikke oppdatert i 2025. Klimaregnskapet for 2025 er utarbeidet i henhold til ESRS og Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollen). Rapportering etter åpenhetsloven er behandlet i kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden. Bærekraftsrapporten oppfyller Etisk Handel sine krav for 2025. Ledelsen i Norske tog jobber kontinuerlig med å integrere vesentlige tema og bærekraftstrategi i selskapets strategi og prioriteringer.

Spørsmål om rapporten eller bærekraftsarbeidet rettes til: [bærekraft@norsketog.no](mailto:bærekraft@norsketog.no).

### **IRO-2 ESRS rapporteringskrav**

Tabell 3 viser rapporteringskrav i ESRS 2 og vesentlige ESRS-tema for Norske tog. Tabellen kobler rapporteringskrav til hvor i rapporten de er oppgitt og beskrevet.

Tabell 1: Oversikt over opplysningskrav (DR)

ESRS-standart	DR	Beskrivelse	Side
<b>ESRS 2</b>	BP-1	Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapporter	38
	BP-2	Opplysninger i forbindelse med særlige omstendigheter	38
	GOV-1	Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle	41
	GOV-2	Opplysninger som gis til foretakets administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer, og bærekraftsforhold som behandles av disse organene	2
	GOV-3	Integrering av bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger	42
	GOV-4	Erklæring om aktsomhetsvurdering	42
	GOV-5	Risikostyring og internkontroll med bærekraftsrapportering	44
	SBM-1	Strategi, forretningsmodell og verdikjede	44
	SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	48
	SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og	49
	IRO-1	Beskrivelse av prosessen for å fastsette og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter	52
	IRO-2	Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraft	39
<b>E1</b>	E1-1	Omstillingsplan for begrensning av klimaendringer	54
	E1-2	Policyer for begrensning av og tilpasning til klimaendringer	56
	E1-3	Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer	54
	E1-4	Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer	54
	E1-5	Energiforbruk og energimiks	57
	E1-6	Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp	57
<b>E5</b>	E5-1	Policyer for ressursbruk og sirkulær økonomi	61
	E5-2	Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi	61
	E5-3	Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi	62
	E5-4	Inngående ressurser	63
	E5-5	Utgående ressurser	64
<b>S2</b>	S2-1	Policyer for arbeidere i verdikjeden	67
	S2-2	Rutiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger	67
	S2-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer	68
	S2-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	68
	S2-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	70
<b>G1</b>	G1-1	Policyer for god forretningskikk og bedriftskultur	72
	G1-2	Håndtering av forbindelser med leverandører	73
	G1-3	Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser	74
	G1-5	Politisk innflytelse og lobbyvirksomhet	73
	G1-6	Betalingspraksis	73

## GOV-1 Administrative, ledelsesmessige og tilsynsorganers rolle

Styret i Norske tog har solid kompetanse på vesentlige bærekraftstemaer og fordeler ansvar for oppfølging av disse jevnt på styrets medlemmer. Det utføres løpende oppfølging av disse temaene gjennom året. Styrets kompetanse vurderes kontinuerlig gjennom saker og årlig styreevaluering. Ytterligere informasjon om styremedlemmene fremgår i tabell 2.

Norske togs ledergruppe bestod i 2025 av fem medlemmer, inkludert daglig leder og fire direktører. I tillegg deltok fire mellomledere i møtet for utvidet ledergruppe to ganger i løpet av året. Fordelingen mellom kjønnene i selskapets lederstillinger var totalt 27% kvinner og 73% menn. Blant topplederne var kjønnsfordelingen 20% kvinner og 80% menn.

Tabell 2: Administrative, ledelsesmessige og tilsynsorganers rolle

Rolle	Tittel	Etternavn, navn	Relevant ESG-kompetanse	Annen relevant styrekompetanse	Periode (styreverv/rolle) til fra	Kjønn	Ansatt representant ja/nei	Uavhengighetssstatus	Kriterier for vurdering
Styreleder	Administrerende direktør Siva SF	Ertsaas, Jan Morten	Ansvarlig for bærekraftsarbeidet i Siva SF. Kompetanseøkning blant annet gjennom NFDs fagsamlinger.	Tidligere hatt ledende stillinger som toppsjef i Store Norske, investeringsdirektør i Ivestinor og administrerende direktør i Safetec.	Fra 2022 - d.d.	Mann	Nei	Uavhengig	Ikke ansatt, ingen økonomiske bindinger, ikke nærstående til ledelsen
Styremedlem	Daglig leder, Tryg Forsikring	Opedal, Espen	Ansvarlig for bærekraftsarbeidet i Tryg, som er vinner av Bærekraftsprisen i 2024 og 2025. Leder av Revisjons- og Bærekraftsutvalget i NT.	Tidligere direktør for anskaffelser i Ulstein Group og Rolls-Royce Marine.	Fra 2017 - d.d.	Mann	Nei	Uavhengig	Ikke ansatt, ingen økonomiske bindinger, ikke nærstående til ledelsen
Styremedlem	Førsteamanuensis ved NHH og Programleder for NHH Executive MBA	Meidell, Anita	Forsker på virksomheters styring av bærekraft.	Tidligere partner i EY og medlem av styret i Spordrift AS. Styremedlem i Norske tog forsikring AS.	Fra 2023 - d.d.	Kvinne	Nei	Uavhengig	Ikke ansatt, ingen økonomiske bindinger, ikke nærstående til ledelsen
Styremedlem	Styreleder og partner, Hjort	Veierød, Kristin	ESG-relatert arbeid i Norsk Dekkretur og advokatvirksomhet (Hjort), årlig etikkurs.	Styreleder i Mentor Medier AS, Norsk Dekkretur AS og Apotekforeningen. Har tidligere også vært styreleder i Advokatfirmaet Hjort AS og Redd Barna.	Fra 2024 - d.d.	Kvinne	Nei	Uavhengig	Ikke ansatt, ingen økonomiske bindinger, ikke nærstående til ledelsen
Ansatt-representant	Key Account Manager, Norske Tog	Lind-Eriksen, Audun	*Ingen formell kompetanseheving innen ESG	Ansattrepresentant i styret siden 2025.	Fra 2025 - d.d.	Mann	Ja	Ansatt i selskapet, ikke uavhengig	Ansatt i konsernet eller har økonomiske interesser knyttet til selskapet
Ansatt-representant	Spesialrådgiver elektro og traksjon, Norske Tog	Fard Nejati, Razieh	Akademiet for Bærekraftsrapportering - Styrets ansvar, 2024.	Ansattrepresentant i styret siden 2024.	Fra 2024 - d.d.	Kvinne	Ja	Ansatt i selskapet, ikke uavhengig	Ansatt i konsernet eller har økonomiske interesser knyttet til selskapet

## GOV-2 Styret og ledelsens ansvar for oppfølging av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

### Styret

Styret vurderer påvirkninger, risikoer og muligheter for Norske tog i forbindelse med strategi, større transaksjoner og risikostyring. Dette følges opp gjennom ordinær styrebehandling, administrerende direktørs rapportering, kontrollspørsmål, og krav om utredninger. Styret kan initiere internrevisjon for selskapet. I 2025 ble det utført internrevisjon av leverandøren Alstoms arbeid med deres verdikjede. Arbeidet med internkontroll fra 2024 ble videreført, og det er utarbeidet en internkontrollrutine for bærekraft. Hvert år signerer styret etiske retningslinjer, retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og års- og bærekraftsrapporten. Resultater av påvirkninger, risikoer og muligheter og dobbel vesentlighetsanalyse blir årlig presentert til og godkjent av styret.

### Revisjons- og bærekraftsutvalg

Styrets revisjons- og bærekraftsutvalg er et saksforberedende og rådgivende organ som støtter styret i utøvelse av sitt forvaltnings- og tilsynsansvar. Utvalget overvåker regnskap, rapportering, internkontroll og risikostyring, samt etterlevelse av retningslinjer for dette. I 2025 gjennomgikk utvalget selskapets bærekraftsrapportering og dobbel vesentlighetsanalyse, før styrets godkjenning.

### Ledergruppe

Ledergruppen har det overordnede ansvaret for operasjonalisering og oppfølging av bærekraftsarbeidet i Norske tog. De har ansvar for oversikt og styring av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Bærekraftstemaene som er aktuelle for Norske tog, er jevnlig på agendaen på ledergruppemøtene. Ledelsen er involvert ved flere punkter i utarbeidelse av dobbel vesentlighetsanalyse og bærekraftsrapporteringen før styrets gjennomgang. Påvirkninger, muligheter og risikoer inngår i den årlige strategioppdateringen til ledelsen. Det utføres også årlig en evaluering av blant annet selskapets arbeid med aktsomhetsvurderinger.

### Avdelinger

Status og risiko fra avdelingene rapporteres månedlig til ledelsen. Ressurser fra alle avdelinger deltar i oppdatering av dobbel vesentlighetsanalyse, samt bidrar med data til rapporteringen.

### Arbeidsgrupper

Norske tog har en mangfolds- og inkluderingsgruppe, en bærekraftsgruppe og et arbeidsmiljøutvalg (AMU). Norske tog har en klimakomiteé som forvalter det gjenværende grønne lånet i henhold til Norske tog sitt *Green Bond Framework*. Det er i 2025 etablert et

tverrfaglig fora mellom innkjøp og virksomhetsstyring for å ivareta bærekraftsspørsmål og ESG i innkjøp og anskaffelser.

## GOV-3 Bærekraftsrelaterte resultater i incentivordninger

Som et kategori 2-selskap (sektorpolitisk selskap) er Norske tog eid av Staten for å sikre at jernbanen leverer på viktige samfunnsoppgaver på en bærekraftig og effektiv måte, fremfor å konkurrere om høyest mulig økonomisk overskudd. Jambfør *Statens retningslinjer for lederlønn* forventer staten at kategori 2-selskaper ikke har egne bonusordninger for ledende ansatte. Toppledelsens kompensasjonsordning består derfor kun av fastlønn, og påvirkes ikke av ledelsens styring av selskapets økonomiske, miljømessige og menneskelige påvirkning.

## GOV-4 Erklæring for aktsomhetsvurderinger

Norske tog har etablert en systematisk tilnærming til aktsomhetsvurderinger for bærekraft. Prosessen er integrert i virksomhetens styringssystem og bygger på prinsippene om å identifisere, vurdere, håndtere og følge opp vesentlige bærekraftsforhold. I denne rapporten er aktsomhetsvurderingene synliggjort gjennom flere deler, blant annet vesentlighetsanalysen (ESRS 2 IRO-1), styringsstruktur og roller (GOV-1 og GOV-3), samt tematiske redegjørelser innen miljø, sosiale forhold og ansvarlig forretningspraksis. Kartleggingen viser hvordan Norske tog jobber med bærekraftsrisikoer og muligheter i praksis, og hvordan dette er forankret i ledelsen og beslutningsprosessene. Formålet med denne redegjørelsen er å gi innsyn i hvordan aktsomhetsvurderinger faktisk anvendes i virksomheten. Dette innebærer ikke nye krav til adferd eller endringer i ansvar utover det som følger av gjeldende lovgivning.

Tabell 3: Oversikt over hvordan aktsomhetsvurderingene er integrert i Norske togs bærekraftsarbeid og rapportering.

Trinn i aktsomhetsvurderingen	Hvordan Norske tog adresserer dette	Henvisning i rapporten
<b>1. Identifisering av påvirkninger, risiko og muligheter</b>	Norske tog gjennomfører en systematisk kartlegging av hvordan virksomheten kan påvirke mennesker, miljø og samfunn, samt hvilke bærekraftsrisikoer og -muligheter som er relevante.	Vesentlighetsanalyse (ESRS 2 IRO-1)
<b>2. Vurdering av vesentlighet</b>	Selskapet vurderer hvilke forhold som er vesentlige basert på både påvirkningens alvorlighetsgrad og interessentenes forventninger.	Vesentlighetsanalyse og interessentdialog
<b>3. Forebygging og begrensning av negative påvirkninger</b>	Tiltak for å redusere eller håndtere negative påvirkninger er integrert i styringssystemet og operasjonelle prosesser.	Tematiske redegjørelser (miljø, sosiale forhold, forretningsetikk)
<b>4. Overvåking og oppfølging</b>	Norske tog følger opp effekten av tiltakene og endringer i risikobildet gjennom intern rapportering og ledelsesgjennomganger.	Styring og kontroll (ESRS 2 GOV-1 og GOV-3)
<b>5. Kommunikasjon og rapportering</b>	Resultater og fremgang kommuniseres åpent i bærekraftsrapporten og gjennom dialog med interessenter.	Hele bærekraftsrapporten, særlig ESRS 2 og tematiske ESRS

## **GOV-5 Bærekraftsrapportering: Risikohåndtering og internkontroll**

I 2025 er internkontrollrutiner for års- og bærekraftsrapporten videreutviklet. Kontrollrutinene strukturerer arbeidet med å innhente, bearbeide og kvalitetssikre data som rapporteres i henhold til ESRS. Det er i 2025 utarbeidet redaksjonelle veiledere for arbeid med bærekraftsrapporten som sikrer helhetlig tilnærming fra år til år.

Risiko for rapportering vurderes før og under utarbeidelse av årsrapporten med risikoreduserende tiltak. De største rapporteringsrisikoene i 2025 var manglende tilgang på data og manglende komplettethet av data.

## **SBM-1 Strategi, forretningsmodell og verdikjede**

### **Norske togs formål og forretningsmodell**

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge, og får sine inntekter gjennom utleie av togsett. Selskapet inngår utleieavtaler med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Denne strukturen legger til rette for effektive anskaffelser og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen knyttet til formålet på ett sted. Norske tog har hovedkontor i Oslo og finansierer sine toganskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital.

### **Særskilte rammer for selskapet**

Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog, noe som legger rammene for selskapets strategi og forretningsmodell. Kvaliteten og størrelsen på togflåten til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet.

### **De ansatte**

I Norske tog er det medarbeidernes kompetanse og erfaring som gjør selskapet til en solid, teknisk kunnskapsbedrift. Ved utgangen av 2025 hadde selskapet 87 fast ansatte.

### **Verdikjede og aktiviteter**

De største kontraktene Norske tog inngår er med leverandører for anskaffelser av tog og utleieavtaler for tog med operatører, samt modifikasjoner og konsulenter for ulike aktiviteter. Selskapet utfører større midtlivsoppgraderinger og mindre endringer på togene ved behov. Ved slutten av levetiden avhendes togene.

Verdikjeden i figur 1 viser en oversikt over aktiviteter og aktører i verdikjeden til Norske tog.



Figur 1: Verdikjeden til Norske tog

Aktivitet	Verdikjede	Faktisk og potensielt påvirkede interessenter	Aktuelle områder for påvirkning
Anskaffe tog	<b>Råmateriale-anskaffelse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Arbeidere i leverandørkjeden (gruver og lokasjoner for videreforedling).</li> <li>→ Lokalsamfunn ved gruver og fabrikker inkl. landeiere og bønder.</li> <li>→ Øvrig befolkning.</li> <li>→ Transportpersonell.</li> </ul>	Risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter, miljøpåvirkninger fra gruvedrift, utslipp, energibruk med mer.
	<b>Produksjon av komponenter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Arbeidere i leverandørkjeden.</li> <li>→ Transportpersonell.</li> <li>→ Lokalsamfunn ved fabrikker.</li> <li>→ Øvrig befolkning.</li> </ul>	Arbeidsforhold, sikkerhet, miljøstandarder ved produksjonsanlegg, forurensing, avfallshåndtering, utslipp, vannforbruk og innkjøpspraksis
	<b>Togbygging</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Arbeidere i leverandørkjeden</li> <li>→ Produksjonsverksteder hos Stadler, Alstom og evt. underleverandører.</li> <li>→ Transportpersonell.</li> <li>→ Lokalsamfunn og øvrig befolkning.</li> </ul>	Produksjonssikkerhet, miljøstandarder ved produksjonsanlegg, forurensing, avfallshåndtering, utslipp, vannforbruk og innkjøpspraksis
	<b>Anskaffelse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Leverandører og underleverandører</li> <li>→ Operatører</li> <li>→ Sluttkunder</li> <li>→ Egne ansatte</li> </ul>	Klimatilpasninger, innkjøpspraksis, korrupsjon og bestikkelser og organisasjonskultur.
Forvalte tog	<b>Utleie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Operatører</li> <li>→ Egne ansatte</li> </ul>	Kontraktsansvar, forholdet til operatører, klimatilpasning og klimarisiko, energieffektivitet og samarbeid i sektoren.
	<b>Forvaltning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Leverandører</li> <li>→ Ansatte på verksteder hos underleverandører av komponenter og delsystemer</li> <li>→ Lokalsamfunn (mennesker bosatt ved togspor og verksteder)</li> </ul>	Livssyklus av togene, avfallshåndtering, energibruk ved vedlikeholdsanlegg, utslipp klimarisiko, materialbruk, samarbeid i sektoren og organisasjonskultur.
	<b>Operatørbruk og vedlikehold</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Togpassasjerer</li> <li>→ Ansatte i leverandørkjeden (verksteder, renhold, togansatte)</li> <li>→ Lokalsamfunn (mennesker ved togspor, togparkering)</li> <li>→ Øvrig befolkning</li> </ul>	Energi- og drivstoffbruk, vedlikehold, støy og vibrasjoner, universell utforming og energi- og drivstoffbruk, vedlikehold og arbeidsforhold.
Avhende tog	<b>Avhending og gjenvinning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ansatte i leverandørkjeden som jobber med avfallshåndtering og videreforedling.</li> </ul>	Avfallshåndtering, sirkularitet, materialgjenvinning, HMS, sikkerhet, arbeidsforhold og samarbeid i sektoren med mer.

## Bærekraftsmål

Bærekraftsmålene til Norske tog er beskrevet i tabell 5. Tiltak og indikatorer er beskrevet under hvert bærekraftstema i rapporten. Disse målene er samordnet med Norske togs strategi.

Tabell 4: Bærekraftsmål

Våre hovedambisjoner	Våre mål	
	Ansvarlige og bærekraftig anskaffelser av nye tog	Ansvarlig og bærekraftig forvaltning av togparken
<b>Sirkularitet i hele togets livsløp</b> <i>Vi skal tenke sirkulært om material- og energibruk gjennom hele levetiden til våre tog.</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vi skal anskaffe tog og materiell med stort potensiale for materialgjenvinning, og med resirkulerte materialer.</li><li>• Vi anskaffer tog og materiell med lang levetid og som er vedlikeholdsvennlige.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vi skal forvalte togene slik at levetiden optimaliseres.</li><li>• Våre tog skal avhendes i henhold til avfallshierarkiet, og vi skal ha en ombruks- og materialgjennvinningsandel ved avhending av tog på over 90%.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kutte absolutte utslipp i scope 1 og 2 med 42% fra 2022 til 2030 og jobbe mot netto null (scope 1, 2 og 3) innen 2050.</li><li>• Togene skal være energieffektive i drift.</li><li>• Vi skal legge til rette for at alle våre tog er klare for å bruke fornybare energikilder i takt med at infrastrukturen og teknologien gjør det mulig.</li><li>• Sikre et solid datagrunnlag for fysisk klimarisiko for våre tog og gjøre egnede tiltak ut fra dette.</li></ul>	
	Vi skal stille høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i alle våre kontrakter.	Vi skal sikre etterlevelse av kravene vi har stilt i våre kontrakter.
<b>Samarbeid i verdikjeden</b> <i>Vi skal forbedre og videreutvikle dialog med våre interessenter og ta ansvar i verdikjeden.</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vi skal ha jevnlig interessentdialog for å forstå behov, møte forventninger og gjøre egnede tiltak.</li><li>• Vi skal bidra med erfarings- og datadeling i jernbanesektoren til det beste for oss og våre samarbeidspartnere og kunder.</li></ul>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vi skal styrke kvaliteten på vår bærekraftsrapportering.</li><li>• Vi skal jobbe datadrevet.</li></ul>	
<b>Bærekraftsrapportering og åpenhet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vi skal videreutvikle egne medarbeidere og tiltrekke oss nøkkelkompetanse.</li><li>• Vi skal fremme mangfold og inkludering.</li></ul>	
<b>Spisskompetent og mangfoldig organisasjon</b> <i>Vi skal strekke oss for å ta vare på og utvikle ledere og medarbeidere.</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fornøye medarbeidere og fremoverlente ledere med spisskompetanse på tog.</li></ul>	

## Strategi og relevans for bærekraftstemaer

Norske togs visjon er «*Bedre og bedre tog, for flest mulig*».

Figur 2: Oversikt over Norske togs strategi



Disse satsingene og tilhørende tiltak er direkte og indirekte koblet til bærekraftsrelaterte temaer i Norske tog som illustrert under de fire målbildene fra Norske togs strategi:

### Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder

- Tilstandsbasert vedlikehold gir bedre forvaltning av materialer som inngår i togene.
- Anskaffelser av nye lokal-, region- og fjertog bidrar til at tog kan fortsette å være et attraktivt lavutslipps transportalternativ.
- Brukerinvolvering for utforming av de nye togtypene gir bedre tilpasning til behov.
- Standardisering av togtyper forenkler arbeid på togene i Norge og muliggjør et større marked for gjenbruk av deler.
- Norske tog bidrar som ekspertene på tog i utredninger og i anskaffelser for å sikre best mulig prestasjon av togmateriellet.

### Effektiv og bærekraftig drift

- Arbeid med å integrere sirkulære prinsipper i forvaltning av tog, gjennom selskapets materialgjenvinningsprosjekt.
- Satsning på å jobbe mer datastyrt, også innen bærekraft.

- Norske tog identifiserer vesentlig bærekraftspåvirkning, risikoer og muligheter, og integrerer tiltak for dette i interne prosesser. For eksempel jobber Norske tog for å ivareta vesentlige tema i kontrakter.

### Kompetente og fornøyde medarbeidere

- Kontinuerlig oppdatering av ekspertkompetanse for å oppfylle samfunnsoppdraget vårt, samt opprettholde at Norske tog er en attraktiv arbeidsgiver med særlig fokus på jernbaneteknisk kompetanse.
- Satsning på kompetanseheving innen vedlikehold, IT og vesentlige bærekraftstemaer.

### Finansiell handlefrihet

- Norske tog muliggjør grønn transport. Finansiell handlefrihet hvor selskapet har en markedsmessig leiepris, leverer gode resultater, og har tilstrekkelige lånerammer gitt av Staten, er med på å gi en jevn og forutsigbar investering i nye tog og oppgraderinger. Norske togs bærekraftsrapportering og andre tiltak for vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter støtter opp under dette.



## SBM-2 Interessentinvolvering

Norske togs strategi og forretningsmodell er tett knyttet til statlige premisser og interessene til sentrale aktører i jernbanesektoren og samfunnet. Dialog med interessenter bidrar til at Norske tog anskaffer og forvalter togmateriellet i tråd med eierens mål og samfunnets behov, med løpende vurdering av muligheter, påvirkninger og risiko. Norske tog sine styrende organer informeres jevnlig via rapporter fra ledelsen om resultater fra den doble vesentlighetsanalysen, status på interessentinvolvering og oppdateringer fra kundedialogen for å fatte strategiske beslutninger.

For å sikre god innsikt i interessentenes behov og forventninger, gjennomførte Norske tog åpne samtaler våren og sommeren 2025 med sentrale aktører som operatører, vedlikeholdere og eier. Interessentene ble invitert til fritt å vurdere hva som er relevant innenfor et bærekraftsscope, og der det var behov ble dialogen supplert med informasjon om Norske tog og hvordan selskapet arbeider.

### Oppsummering av de viktigste temaene for 2025

I 2025 var interessentene til Norske tog opptatt av et bredt spekter av temaer knyttet til bærekraft, driftssikkerhet, materielltilgang, vedlikehold, verdikjeder og økonomiske rammer for sektoren. Et gjennomgående tema var behovet for en robust,

forutsigbar og bærekraftig togpark, både når det gjelder nytt materiell og effektiv forvaltning av eksisterende tog. Flere operatører fremhevet at stabil materielltilgang er avgjørende for å levere et klimavennlig transportalternativ og sikre operasjonell pålitelighet. De var særlig opptatt av at nytt materiell leveres til avtalt tid, at bestillingsvolumene er tilstrekkelige, gjerne med overkapasitet, og at endringer i materiellsystemene skjer raskere enn i dag.

**Vedlikehold, beredskap og teknisk design** var blant de mest omtalte temaene. Interessenter pekte på utfordringer med å få tog ut av trafikk for vedlikehold, behov for bedre tilgang på kritiske komponenter og ønske om et tydeligere og mer koordinert vedlikeholdsregime. Det ble fremhevet at dagens vedlikeholds- og lagerstrategier gir risiko for driftsavbrudd og økonomiske tap når tog blir stående. Enkelte pekte også på designutfordringer i enkelte tekniske systemer, spesielt klimaanlegg og kondensatorer som har utfordringer med norske forhold og må skiftes hyppig. Det ble etterspurt satsing på redesign, sirkulære løsninger og muligheten for å skifte færre deler gjennom bedre konstruksjon og mer datadrevet vedlikehold. Flere interessenter foreslo felles beredskapsplaner, bedre utnyttelse av verkstedkapasitet og mer effektiv delestrøm, samt mer fleksible kontrakter som gir rom for å godkjenne flere leverandører og redusere kostnader.

**Bærekraft, klima og energi** stod svært sentralt i dialogen. Mange pekte på behovet for energieffektivisering, lavere utslipp i togproduksjon og drift, sirkulærbruk av materialer og forbedrede livsløpsanalyser. Interessenter fremhevet også økende klimarisiko, spesielt knyttet til ekstremvær, samt behovet for teknologiske løsninger som støtter energieffektiv kjøring og lavere energiforbruk. Gjenbruk av komponenter, redesign for lengre levetid og tetting av energi-lekkasjer i bygg og verksteder ble trukket frem som konkrete muligheter. Flere aktører ønsket også tydeligere felles klimamål i sektoren, og at Norske tog driver ENØK-tiltak og teknologiutvikling mer proaktivt og helhetlig.

**Ansvarlig forretningspraksis og verdikjedestyring** var et annet viktig tema. Interessenter var opptatt av at Norske tog jobber godt med åpenhetsloven, aktsomhetsvurderinger, sosial bærekraft, menneskerettigheter og trygg håndtering av kjemikalier. Det ble også pekt på risiko i globale leverandørkjeder, behov for mer lokale leverandører der det er mulig, og bedre godkjenningprosesser for både kjemikalier og alternative komponenter. Transparent kommunikasjon, involvering og tydelig ansvarsdeling ble trukket frem som forventninger.

**Økonomi, kontraktsmodeller og insentiver** var et gjennomgående tema, særlig fra operatører og leverandører. Flere viste til økte leasingkostnader, lav lønnsomhet tidlig i kontraktperioder, begrenset mulighet til å investere i klima- og teknologitiltak og manglende insentiver i dagens system til å redusere nedetid og sikre bedre vedlikehold. Kortvarige kontrakter gjør det også vanskelig for produsenter og leverandører å satse langsiktig på forbedret design, energitiltak og sirkulære løsninger. Samtidig ble levetidsforlengelse av tog løftet frem som et område med betydelig økonomisk og miljømessig potensial.

**Til slutt var samarbeid og datadeling** gjennomgående viktig for alle interessentgrupper. Flere aktører etterlyste bedre tilgang til data for drift, vedlikehold, energibruk og komponentytelser, samt mer harmoniserte systemer i sektoren. Det ble også ønsket tettere samarbeid om forbedringsprosjekter, felles KPI-er for design og vedlikehold, og mer koordinert innsats mellom Norske tog, operatører, verksteder og leverandører.

**Samlet viser dialogen at interessentene i 2025 var særlig opptatt av:**

- Stabil materielltilgang og robuste driftsmodeller
- Effektivt og sirkulært vedlikehold
- Klima, energi og teknologisk utvikling
- Ansvarlig verdikjedestyring og transparens
- Bærekraftige og rettferdige økonomiske og kontraktsmessige rammer
- Bedre samarbeid, datadeling og koordinering i jernbanesektoren

Norske tog har mål og tiltak knyttet til de ulike temaene og vil jobbe videre med disse i 2026. Grunnet endringer i rapporteringskrav i 2025 vil Norske tog i 2026 justere metode og tilnærming for interessentdialogen og fortsette arbeidet med å tilpasse tiltak i henhold til Norske tog sine overordnede mål.

### **SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og hvordan de interagerer med strategi og forretningsmodell**

Gjennomføringen av en dobbel vesentlighetsanalyse har resultert i identifisering av vesentlige temaer gjennom påvirkninger, risikoer og muligheter som er oppsummert i tabell 8. Resultatene av analysen har ført til utarbeidelse av tiltak som er innarbeidet i Norske togs strategi og handlingsplan. Overordnet strategi og handlingsplan er vedtatt i selskapets ledelse og styre i 2025. Målene til Norske tog er justert ut fra vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til sirkularitet, vedlikeholdsrelaterte tema, egne ansatte og vitenskapsbaserte klimamål.

Tabell 5: Oversikt over vesentlige IROer for Norske tog i 2025

ESRS-standard	IRO	Hvor (verdikjede eller egen drift)
E1	Faktisk positiv påvirkning på klima ved bruk av tog, ved unngåtte utslipp fra andre mer utslippsintensive transportformer. Scope 4 (unngåtte utslipp) kan være det største potensielle utslippskuttet knyttet til tog.	Nedstrøms verdikjede
E1	Faktisk negativ påvirkning på miljø ved bidrag til klimaendringer gjennom drift av utleide tog fra tilknyttede klimagassutslipp, ved produksjon og ved elektrisitet- og dieselforbruk.	Nedstrøms verdikjede
E1	Faktisk negativ påvirkning på miljø ved bidrag til klimaendringer gjennom klimagassutslipp fra materialutvinning, produksjonsprosesser og transport i verdikjede for produksjon av nye tog.	Oppstrøms verdikjede
E1	Risiko ved kjente økte kostnader for Norske tog som følge av utskiftninger av klimagasser på togene på grunn av Klimagassdirektivet.	Egen virksomhet, nedstrøms verdikjede
E1	Teoretisk risiko for økte kostnader for Norske tog ved anskaffelser av tog og togdeler gjennom at Carbon Border Adjustment Mechanism (CBA) kan gjøre at materialer i verdikjeden til togene dyrere, eller at økt karbonskatt i ulike land gir dyrere anskaffelser.	Oppstrøms
E5	Potensiell negativ påvirkning på ulike miljøaspekter ved materialutvinning, produksjonsprosesser, bruk av kjemikalier og transport i verdikjede tilknyttet produksjon og vedlikehold av tog.	Egen virksomhet, nedstrøms verdikjede
E5	Vedlikehold som utføres på togene er utilstrekkelig, dette forringer verdien på togene som Norske tog eier og medfører en dårligere forvaltning av "materialdatabasen" som togene består av.	Egen virksomhet, nedstrøms verdikjede
E5	Potensiell positiv påvirkning på miljø/ressursutnyttelse ved at Norske togs strategiske satsning på tilstandsbasert vedlikehold og fokus på levetid.	Oppstrøms, nedstrøms verdikjede
S2	Negativ påvirkning ved barnearbeid eller tvangsarbeid for underleverandører, spesielt ved råvareauthenting i verdikjeden. Iboende risiko.	Oppstrøms verdikjede
S2	Negativ påvirkning ved alvorlige menneskerettighetsbrudd og tvangsarbeid og finansiering av væpnede konflikter. For underleverandører på råvarestadiet for konfliktmineraler. Iboende risiko.	Oppstrøms verdikjede
S2	Potensiell negativ påvirkning ved skade på personell eller miljø i verdikjeden ved arbeid med farlig utstyr, arbeidspraksis inkl. lange arbeidsdager og farlige stoffer ved produksjon av elektriske komponenter for underleverandører knyttet til ERTMS-prosjektet og lokaltogprosjektet i Tyskland og Østerrike.	Oppstrøms verdikjede
S2	Potensiell negativ påvirkning ved brudd på menneskerettigheter for arbeidere i verdikjeden, dette er en iboende risiko knyttet til geografisk plassering av underleverandør på lokaltogprosjektet og fjerntogprosjektet, og også en iboende risiko i verdikjeden generelt for underleverandører utenfor Europa, spesielt i Kina.	Oppstrøms verdikjede

\* Ingen IROer knyttet til styring og kontroll ble vurdert som vesentlige i den doble vesentlighetsanalysen. Opplysninger etter G1 er likevel inkludert av hensyn til transparens om selskapets styringsstruktur og praksis."

## **Finansielle virkninger knyttet til bærekraftsrelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter**

Enkelte finansielle virkninger og kostnader er estimert basert på interne utredninger med høy sikkerhet eller budsjett, mens andre er grovt estimert. For noen påvirkninger, risikoer og muligheter har selskapet ikke reelle tall eller estimater. Over kort og mellomlang sikt forventes kontantstrømmen å påvirkes av store kapitalutgifter til de nye togsettene, finansiert gjennom en kombinasjon av statlige lån og leieinntekter fra operatørene.

Norske tog vil i 2026 fortsette arbeidet med å styrke kunnskapsgrunnlaget om finansielle virkninger. Materielle risikoer knyttet til forsinkelser i de store anskaffelsesprogrammene kan på kort sikt medføre vesentlige justeringer av balanseførte aktiva (togverdier) og økte leiekostnader for operatørene, mens den nåværende finansielle muligheten ligger i redusert operasjonell risiko gjennom mer moderne og driftssikre tog. Store kostnader gjelder hovedsakelig anskaffelser og modifikasjoner. Norske togs evne til å håndtere økonomiske risikoer avhenger av kostnadsstørrelsen i forhold til inntektene, samt tilgang til likviditet. Ved store uforutsette kostnader kreves godkjenning for økte leieinntekter fra eier for å dekke kostnadene.

## **Strategiens robusthet for håndtering av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter**

Norske togs strategi er forankret i statlig eierskap, og er forenlig med nasjonale utslippsmål. Dette bidrar til robusthet som er kvantitativt støttet av selskapets langsiktige finansieringsmodell og en forsikringsordning som dekker en vesentlig del av togverdien. Norske tog har gjennomført en overordnet kvalitativ analyse av forretningsmodellens robusthet, med hensyn til å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Analysen legger til grunn en middels til lang tidshorisont, som definert i kapittel 1.1 «Innledende del». Norske togs evne til å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter varierer ut fra selskapets påvirkningskraft og kontroll på et gitt område. I analysen har det dermed blitt vurdert som hensiktsmessig å skille mellom områder hvor Norske tog har høy grad av kontroll, og områder hvor avhengigheter til andre aktører legger føringer.

## **Områder hvor Norske tog har høy grad av kontroll**

Norske tog har kontraktsfestede opsjoner som muliggjør innkjøp av lokal-, region- og fjern tog med ulike typer nullutslippsløsninger eller hybridløsninger for traksjon innen relativt kort tid. Dette kan på sikt gi selskapet muligheter for å kunne håndtere endrede

behov i sektoren. Per i dag er ikke teknologien tilstrekkelig moden for å kunne møte behovene, men opsjonene kan potensielt stille selskapet i en gunstig posisjon på lengre sikt. Norske tog har gjennom god styring i selskapets prosjektmodell, mulighet til å foreta risikoreduserende tiltak knyttet til miljø og sosiale forhold i verdikjeden.

## **Områder hvor avhengigheter til andre aktører legger føringer**

Når det gjelder påvirkninger knyttet til energibruk til drift av tog, er Norske tog avhengig av samarbeid i sektoren. Norske tog gir råd til operatørene for å fremme energieffektiv drift, men har ikke selv operativ kontroll og kan dermed ikke håndtere energibruk og tilhørende påvirkninger direkte. Robustheten på dette området er derfor begrenset av avhengigheter i sektoren. Dette gjelder også valg av teknologi som skal anskaffes, hvor Norske tog fungerer som rådgiver for Jernbanedirektoratet.

## **Endringer i vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter sammenlignet med foregående rapporteringsperiode**

I 2025 utgår E2 Forurensning, og S1 egne ansatte som vesentlige temaer for Norske tog. Sammenlignet med foregående perioder har klimarisikoen blitt tydeligere ved at selskapet nå har godkjente vitenskapsbaserte klimamål (SBTi), noe som forsterker ambisjonen og forpliktelsen til utslippskutt i verdikjeden.

## Styring av påvirkninger, risiko og muligheter

### IRO-1 Beskrivelse av prosess for å vurdere påvirkninger, risiko og muligheter

Norske tog har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med CSRD for å identifisere hvilke bærekraftstemaer som er vesentlige for selskapet å rapportere på, samt prioritere i strategiarbeid. Analysen er operasjonalisert gjennom følgende steg:



Norske tog har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med CSRD og ESRS for å identifisere og prioritere vesentlige bærekraftstemaer. Prosessen består av fire hovedsteg:

#### 1. Kartlegging

Selskapet kartlegger aktiviteter, verdikjeder og interessenter for å definere omfang og koble relevante bærekraftstema til ESRS.

#### 2. Identifisering

Gjennom skrivebordsanalyse og interessentintervjuer blir påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO) identifisert og klassifisert. ESRS-listen er brukt i arbeidet. Kilder inkluderer interne data og eksterne rapporter og informasjon fra interessenter.

#### 3. Vurdering

IROene blir vurdert kvantitativt og kvalitativt basert på alvorlighetsgrad, sannsynlighet og finansielle effekter. Alle identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter blir tildelt en score og rangert fra lavest til høyest. Det utføres så en kvalitativ vurdering for å sikre at endelig liste gir et rettviseende bilde på selskapets vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Menneskerettighetsrelaterte påvirkninger blir særskilt vektet. Finansiell vesentlighet blir vurdert både direkte og i et samfunnsperspektiv.

#### 4. Validering

Terskelverdi for vesentlighet fastsettes i samråd med ledelsen og godkjennes av styret. Resultatene integreres i risikostyring og rapportering, og analysen revideres årlig.

Dobbel vesentlighetsanalyse omfattes av Norske togs internkontrollrutiner for bærekraftsrapportering. Bærekraftsrelaterte risikoer behandles på lik måte i risikostyringen som funn fra ROS-analysen, ved at de ivaretas i videre arbeid med strategi, handlingsplan og budsjett. I 2025 er internkontroll og risikostyring for bærekraftsrapportering videreutviklet fra 2024. Selskapets doble vesentlighetsanalyse vil oppdateres i løpet av andre kvartal hvert år.

## **IRO-2 Vurdering av deling av informasjon rundt vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter**

Norske tog har gjennomgått selskapets vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter opp mot aktuelle rapporteringskrav i ESRs. Med utgangspunkt i EFRAG sin veileder har Norske tog gjort en vurdering av aktuelle rapporteringskrav for å sikre at selskapet svarer på krav som gir et rettviseende bilde på selskapets vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter, samtidig som vurderingen tar hensyn til at Norske tog ikke er omfattet av CSRD. Dette har

resultert i at Norske tog rapporterer på kravene som er gjengitt i tabell 3 og 9.

### ***Datapunkter i overgripende og emnespesifikke standarder som stammer fra annen EU-lovgivning***

SFRD: Henvisning til offentliggjørings-forordningen (SFDR)

P3: Henvisning til pilar 3

FRV: Henvisning til forordningen om referanseverdier

EUKF: Henvisning til klimaforordningen (EU)

FOTO: SJ NORGE



# E1 Klimaendringer

Norske tog spiller en sentral rolle i den grønne omstillingen av norsk transportsektor gjennom anskaffelse av persontog til jernbanen. Staten forventer at selskapet integrerer bærekraftsmål i strategi og drift. I 2025 har Norske tog arbeidet videre med sin klimaomstillingsplan, og klimaregnskapet er utarbeidet etter prinsippet om operasjonell kontroll.

Selskapet har vesentlige klimapåvirkninger både oppstrøms, gjennom utslipp fra produksjon av tog, og nedstrøms gjennom energibruk i togdriften. Samtidig bidrar virksomheten positivt ved å muliggjøre lavutslippsmobilitet. Norske tog står overfor finansiell risiko knyttet til økte kostnader fra for eksempel EUs klimagassdirektiv, foreslåtte PFAS-restriksjoner og CBAM, som kan gjøre materialer i verdikjeden dyrere.

## E1 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell

Norske tog gjennomførte en klimarisikoanalyse i 2023 og har fulgt opp denne årlig. Analysen omfatter selskapets egne operasjoner, samt oppstrøms- og nedstrøms verdikjede. Den er utarbeidet i tråd med *Task Force on Climate-Related Disclosures* (TCFD-rammeverket) og kravene i EU-taksonomien frem til og med 2024.

Identifiserte risikoer og muligheter er vurdert på kort sikt (frem til 2030) og lang sikt (frem til 2060), i lys av to scenarier: lavutslippsscenarioet *Bærekraftig utvikling* (SSP1-2.6) og høyutslippsscenarioet *Regional rivalisering* (SSP3-7.0). Lavutslippsscenarioet forutsetter blant annet inngripende og effektiv klimapolitikk og lavere ressurs- og energiintensitet, mens høyutslippsscenarioet er bygget på en utvikling med knapphet på råmaterialer, manglende internasjonalt samarbeid og økt operasjonell og finansiell risiko. Klimarisikoanalysen er brukt som datagrunnlag for Norske tog sin doble vesentlighetsanalyse, som har identifisert høyere kostnader ved togmateriell grunnet CBAM og karbonskatt samt utskifting av HVAC-gasser som

vesentlige omstillingsrisikoer. Omstillingsrisikoene er identifisert ved bruk av lavutslippsscenarioet, mens fysisk risiko er identifisert gjennom høyutslippsscenarioet. Analysen viser at selskapet har høy tilpasningsevne gjennom eksisterende klima- og anskaffelsesstrategier, noe som legger til rette for gradvis overgang til lavutslippsmateriell og alternative kjøleløsninger. Scenariene bygger på de samme forutsetningene som brukes i finansiell planlegging.

## E1-1, E1-3, E1-4 Mål, omstillingsplan og tiltak for begrensning av klimaendringer

Dette kapitlet samler *E1-1 Omstillingsplan for begrensning av klimaendringer*, *E1-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med retningslinjer for klimaendringer*, og *E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer*. Formålet er å gi en helhetlig framstilling av Norske togs klimamål, plan for utslippsreduksjoner og gjennomføringstiltak, inkludert finansiering, oppfølging og integrering i selskapets strategi.

### Klimamål i tråd med Parisavtalen og SBTi

Norske tog har godkjente vitenskapsbaserte klimamål gjennom Science Based Targets initiative (SBTi). Kravene er derfor også i tråd med Parisavtalen og ESRS. Målene forplikter Norske tog til å kutte absolutte utslipp i Scope 1 og 2 med 42% fra 2022 til 2030, samt måle og redusere Scope 3-utslipp. Videre skal Norske tog arbeide mot netto nullutslipp innen 2050, og som del av dette redusere samlede utslipp i Scope 1, 2 og 3 med 90% innen 2050 sammenlignet med 2022. SBTi-målene er omforent med grenser satt i Norske togs klimaregnskap. For Scope 2 ble det i innmeldingen benyttet den lokasjonsbaserte metoden for utslippsberegning. 2022 benyttes som basisår fordi driften dette året representerer normal aktivitet og var første året med fullstendig klimaregnskap.

Før 2022 ble det ikke ført fullstendige klimaregnskap, men de overordnede utslippstrendene har vært stabile, og dette året representerer derfor et realistisk utgangspunkt for videre måling.

Tabell 6: Utslippsnivå, status og klimamål i tråd med Parisavtalen og SBTi

	Basisnivå (2022)	Status (2025)	2030-mål	2050-mål	
	Utslipp (tCO <sub>2</sub> e)	Utslipp (tCO <sub>2</sub> e)	Reduksjon	Utslipp (tCO <sub>2</sub> e)	Utslipp (tCO <sub>2</sub> e)
Scope 1 og 2	6,6	11,6	-42 %	3,8	
Scope 1, 2 og 3	65 248,9	64 547,5		-90 %	6 525

I tillegg til målene godkjent av SBTi har Norske tog tidligere etablert mål som skal gi retning i selskapets klimaarbeid. Disse definerer nøkkelområder som selskapet skal prioritere:

- **Mål:** Togene skal være energieffektive i drift.
- **Mål:** Alle tog skal være klare for å bruke fornybare energikilder i takt med at infrastrukturen og teknologien gjør det mulig.

99,8% av Norske togs totale utslipp skjer i verdikjeden. En betydelig andel er knyttet til togenes energiforbruk. Oppnåelse av utslippsreduksjonsmålene er avhengig av godt sektorsamarbeid, og anvendelse av eksisterende eller ny teknologi for å kutte utslipp eller gi en overgang til utslippsfrie alternativer.

### **Klimatiltak og omstillingsplan**

I 2025 har Norske tog videreført arbeidet med operative klimaomstillingsprosjekter i tråd med selskapets klimaomstillingsplan. Planen beskriver nødvendige tiltak for å nå klimamålene for 2030 og 2050, med hovedvekt på energieffektivisering i togflåten -selskapets største utslippsdriver (Scope 3). Tiltakene anslås samlet å kunne redusere utslippene med inntil 28 285 tonn CO<sub>2</sub>e, tilsvarende 68 prosent reduksjon fra 2022 nivå. Dette forutsetter langsiktig og tverrsektorielt samarbeid som styrker selskapets robusthet mot klimaendringer. Fremdriften i tiltakene vil avhenge av teknologisk modenhet, togsettenes levetid, investeringsvilje i sektoren og operatørens utskiftningsplaner.

### Energieffektivisering i drift

Et av de prioriterte tiltakene er økt bruk av hvilemodus (PE-modus for FLIRT-tog) for å redusere unødvendig tomgangskjøring. I 2025 er det utarbeidet en undersøkelse som i 2026 skal sendes ut til lokførere for å kartlegge barrierer og forbedringsmuligheter i bruken av funksjonen.

Norske tog vurderer også innføring av automatisk temperaturregulering som justerer innetemperaturen etter årstid. Dette kan redusere energiforbruk til oppvarming med 10-20 prosent, særlig på kortere pendleruter. I 2025 har Norske tog etablert samarbeid med operatør for videre utvikling av dette prosjektet.

### Utskifting av kjølemedier (HVAC-gasser)

Som følge av EUs strengere reguleringer for F-gasser og foreslåtte PFAS-restriksjoner planlegger Norske tog å fase inn kjølemedier med lavere klimapåvirkning. Dagens gasser har høyt globalt oppvarmingspotensial, og erstatning med alternativer som flytende CO<sub>2</sub> eller propan kan gi betydelige utslippsreduksjoner.

I 2025 er det igangsatt utskifting fra R134a til R513a

på vogntype 7. R513a har et vesentlig lavere globalt oppvarmingspotensial og representerer et viktig første skritt i omstillingen.

### Samarbeid i sektoren og leverandørdialog

Norske tog følger opp leverandører for å redusere utslipp i verdikjeden. Alstom har satt vitenskapsbaserte klimamål (SBTi), mens Stadler har forpliktet seg til å gjøre dette innen 2026. Leverandørtiltakene inkluderer økt bruk av fornybar energi, mer energieffektiv produksjon og høyere andel resirkulerte materialer. Norske tog følger utviklingen gjennom faste møter og livsløpsanalyser. I tillegg samarbeider selskapet tett med Vy og Bane NOR om energieffektivisering i togfremføring. Dette omfatter utvikling av systemer som C-DAS (Connected Driver Advisory System) og, på lengre sikt, Automatisk Togfremføring (ATO). Begge teknologiene kan redusere energibruk gjennom mer optimal hastighets- og kjøreadferd.

### Utfasing av dieseldrift

Norske tog har hatt dialog med Jernbanedirektoratet for å samordne rundt utfasing av dieseldrift i tråd med sektorens anbefalinger og departementets beslutninger. Tiltaket skal bidra til overgangen til nullutslippsløsninger og redusere klimagassutslipp gjennom økt elektrifiseringsgrad og redusert energibruk.

Flere av togsettene i dagens flåte er allerede bimodale, og kan utnytte elektrifiserte strekninger der infrastrukturen tillater det. De gjenværende dieselseffettene kan operere på biodrivstoff med høy innblanding, men i tråd med Miljødirektoratets anbefalinger anbefales ikke økt bruk av biodrivstoff utover omsetningskravet som klimatiltak for persontrafikken. Dette skyldes betydelige bærekraftsutfordringer, bokføringsproblematikk og usikkerhet knyttet til produksjon av biodrivstoff.

Løsninger for nullutslipp på Raumabanen vil inngå i arbeidet med NTP 2029–2040, og Jernbanedirektoratet leverer nytt beslutningsgrunnlag i 2027. Norske tog vil derfor avvente videre vurderinger av biodrivstoff som overgangsløsning frem til dette foreligger. For godstransport kan 100 % biodiesel fortsatt være aktuelt dersom operatørene ønsker dette og dekker merkostnaden.

### **Fastlåste klimagassutslipp**

Fastlåste utslipp er utslipp Norske tog ikke kan kontrollere. Selskapet har i sitt klimaregnskap fastlåste utslipp fra fire diesellokomotiv og 18 dieselmotorvognsett som opererer på ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger. Fire av motorvognsettene har blitt tatt ut av drift i løpet av 2025. Utskiftingen til bimodale tog er i gang og utfordringen knyttet til fastlåste utslipp

gjennom dieseltog forventes dermed løst i god tid før 2050.

Norske tog bruker lokasjonsbasert utslippsintensitet for elektrisitet til beregning av utslipp fra drift av togene. Derfor har den årlig utslippsintensitet i det Norske strømmettet svært stor påvirkning på Norske togs Scope 3 utslipp, uten at Norske tog har mulighet til å påvirke dette. Så vidt Norske tog har kjennskap til bruker togene i dag sertifisert nullutslippsstrøm. Av metodeårsaker reflekteres dette ikke per i dag i klimaregnskapet. Andre utslipp Norske tog ikke kan kontrollere er utslippsintensiteten på fjernvarme.

#### **Eksklusjon fra EUs referanseverdiforordning og EU-taksonomien**

Norske tog omfattes ikke av eksklusjonskriteriene i EUs referanseverdiforordning om minimumskrav til referanseverdier for klimaovergangen og Paris-tilpassede referanseverdier. Av hensyn til fokus på Norske togs kjerneoppgaver og lengde på rapporten samt at en ikke er omfattet av CSRD, velger Norske tog i 2025 å ikke rapportere på EU-taksonomien.

#### **Integrering, godkjenning og oppfølging av omstillingsplanen**

Klimaomstillingsplanen er en del av Norske togs overordnede strategi og virksomhetsplanlegging. Planen støtter selskapets klimamål og statens forventning om klimanøytralitet innen 2030. Planen er godkjent av styret og forankret i administrasjonen, som har ansvar for implementering og årlig oppfølging i bærekraftsrapporteringen. Fremdriften måles og rapporteres årlig basert på status for tiltak, utvikling i energiforbruk og utslippsreduksjoner, samt fremdrift mot målene for 2030 og 2050. Arbeidet med de

operative klimaomstillingsprosjektene fortsetter i 2026, og samarbeid med aktører i sektoren vil vektlegges.

#### **E1-2 Policyer for begrensning av og tilpasning til klimaendringer**

Norske togs retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og Etske retningslinjer for leverandører styrer selskapets klimaarbeid. Selv om retningslinjene dekker flere temaer og ikke er spesifikt utarbeidet for klima, inneholder de elementer som legger føringer for selskapets klimaarbeid. Daglig leder i Norske tog er øverste ansvarlige for implementering av retningslinjene.

Tabell 7: Retningslinjer og kobling til E1 klima og vesentlige IROer, se mer om retningslinjene under «G1 Forretningsskikk»

Retningslinjer	Tilknytning til tema
Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis	Adresserer begrensning av klimaendringer, tilpasning til klimaendringer og energieffektivitet og legger føringer for selskapets arbeid med klima og energi.
Etske retningslinjer for leverandører	Stiller krav til leverandørers etiske atferd, og er en del av kontrakten mellom Norske tog og den enkelte leverandør. Retningslinjene adresserer begrensning av klimaendringer og energieffektivitet.
Green Bond Framework	Beskriver selskapets oppfølging av grønne obligasjoner som tidligere er utstedt.

## E1-5, E1-6 Energiforbruk, energimiks, og klimagassutslipp (Scope 1, 2, 3)

### Energiforbruk og energimiks

Norske togs energiregnskap er presentert i tabell 10 og er basert på operasjonell kontroll. Regnskapet omfatter kun energibruk i scope 2 da Norske tog ikke har noe energiforbruk i scope 1. Energiregnskapet omfatter energibruk i kontorlokaler under Norske togs operasjonelle kontroll og inkluderer derfor ikke energibruk knyttet til togdrift, transport eller øvrige indirekte aktiviteter. Samlet energibruk i 2025 er 1 111,96 MWh. Energibruken er i hovedsak knyttet til elektrisitet. Andelen fornybar energi utgjør 96,19 %,

mens fossil andel utgjør 2,27 %. Andel kjernekraft utgjør 1,33 %.

Energiregnskapet for 2024 og 2025 er ikke direkte sammenlignbart ettersom selskapet presenterte energiregnskapet for 2024 etter finansiell kontroll. For elektrisitet er det lagt til grunn norsk kraftmiks fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) for 2024. Utslippsfaktoren for elektrisitet er redusert fra om lag 15 g CO<sub>2</sub>e/kWh til rundt 11 g CO<sub>2</sub>e/kWh, noe som gir lavere beregnede utslipp fra elektrisitetsforbruk sammenlignet med tidligere år. Norske tog har ingen inntekter knyttet til sektorer med høy klimapåvirkning.

Tabell 8: Norske togs energiforbruk i organisasjonen – operasjonell kontroll, scope 1+ 2

Samlet energiforbruk- og miks	2025
Brenselforbruk fra kull og kullprodukter (MWh)	-
Brenselforbruk fra råolje og petroleumsprodukter (MWh)	-
Brenselforbruk fra naturgass (MWh)	-
Brenselforbruk fra andre fossile kilder (MWh)	-
Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fossile kilder (MWh)	25,22
<b>Samlet energibruk fra fossile kilder (MWh)</b>	<b>25,22</b>
<b>Andel forbruk fra fossile kilder (%)</b>	<b>2,27 %</b>
<b>Forbruk fra kjernefysiske kilder (MWh)</b>	<b>14,76</b>
<b>Andel av forbruk fra kjernefysiske kilder i samlet energiforbruk</b>	<b>1,33 %</b>
Brenselforbruk for fornybare kilder (MWh)	-
Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fornybare kilder (MWh)	1 069,60
Forbruk av egen genererte, ikke brenselbasert, fornybar energi	-
<b>Samlet forbruk av fornybar energi (MWh)</b>	<b>1 069,60</b>
<b>Andel av forbruk fra fornybare kilder (%)</b>	<b>96,19 %</b>
<b>Samlet energibruk, alle kilder (MWh)</b>	<b>1 111,96</b>

## Klimagassutslipp (Scope 1, 2, og 3)

### Omfang og avgrensninger

Klimaregnskapet til Norske tog for 2025 er utarbeidet i tråd med GHG protokollen og rapporteres etter operasjonell kontroll. Omfanget dekker alle utslippskilder i virksomheten, inkludert eide tog, leide eiendommer samt viktige oppstrøms- og nedstrømsaktiviteter. Dette innebærer blant annet utslipp knyttet til drift og energiforbruk, vedlikehold og anskaffelser, transporttjenester, avhending av togsett og øvrige støttetjenester. Alle selskapets aktiviteter foregår i hovedsak i Norge. Den metodiske tilnærmingen som legges til grunn i 2025 bygger videre på tidligere års klimaregnskap, men med noen forbedringer.

### Metode og datagrunnlag

Utslippsfaktorer som benyttes er primært hentet fra Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA), Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og International Energy Agency (IEA). Aktivitetsdata benyttes for alle kategorier i klimaregnskapet, med unntak av innkjøpte varer og tjenester der det brukes spendbasert metode. For strømforbruk rapporteres det både lokasjonsbasert og markedsbasert, i tråd med GHG protokollen og ESRS-kravene. Markedsbasert beregning av elektrisitetsforbruk baseres på opprinnelsesgarantier for togdrift. Klimaregnskapet baseres på primærdata der dette er tilgjengelig, supplert med de vanligste utslippsfaktorene, og føres per i dag manuelt i Excel. Norske tog vil i 2026 vurdere å automatisere deler av klimaregnskapsarbeidet for å redusere risiko og sikre bedre datakvalitet over tid.

### Endringer fra 2024 til 2025

En av de viktigste endringene i klimaregnskapet skyldes at Norske tog overtok eierskap til 23 Flytog sommeren 2025. Videre ble klimaregnskapet for 2024 utarbeidet etter finansiell kontroll, mens klimaregnskapet for 2025 baseres på operasjonell kontroll. Endringen er gjort i samråd med revisor, da operasjonell kontroll i større grad gjenspeiler selskapets faktiske aktiviteter og er i tråd med baseline som ligger til grunn for de SBTi-godkjente

klimamålene. En annen faktor som spiller inn er at Norske tog rapporterer ikke compliant på CSRD, men har lagt seg på en ESRS-nær rapportering. Overgangen fra finansiell til operasjonell kontroll har medført endringer i hvilke aktiviteter og aktiva som inngår i de ulike scopene. Under operasjonell kontroll er togenes energiforbruk rapportert i scope 3 i stedet for scope 1 og 2.

Under utarbeidelsen av klimaregnskapet for 2025 ble det avdekket noen feil i tidligere klimaregnskap som nå er rettet opp. Utslipp fra flyreiser i 2024 er korrigeret grunnet en regnefeil og utslipp fra kapitalvarer er korrigeret for 2022 og 2023. Historiske utslipp fra kapitalvarer inkluderte ikke alle cradle-to-gate-utslipp slik GHG protokollen krever, noe som har ført til høyere utslipp i denne kategorien og totale utslipp i 2022 og 2023. Dette medfører ikke endringer i selskapets vedtatte klimamål eller ambisjonsnivå knyttet til Science Based Targets (SBTi). Kategorien innkjøpte transporttjenester basert på spend ble i 2025 omklassifisert fra kategori 1 til kategori 4. Spendmetoden brukes når eksakte tall mangler. Utslipp anslås da ut fra hvor mye som er brukt på ulike kjøp og tjenester, fordi høyere kostnader vanligvis betyr høyere utslipp. Dette representerer ikke en faktisk aktivitetsøkning, men gir en bedre kategori-plassering av tallene i klimaregnskapet.

Tabell 9: Klimaregnskap

	Retrospektivt				Milepæler og mål		
	Basisår 2022	2024	2025	Endring % 2025/ 2024	2025	2030	2050
<b>Klimagassutslipp innenfor scope 1</b>							
Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1 (tonn CO2-ekv.)	0	0,0	0,0	0,0 %		Ikke relevant	
Prosentdel av klimagassutslipp innenfor scope 1 fra regulerte ordninger for handel med utslippskvoter (%)							
<b>Klimagassutslipp innenfor scope 2</b>							
Brutto lokasjonsbaserte klimagassutslipp innenfor scope 2 (tonn CO2-ekv.)	6,58	16,2	11,6	-28,3 %		42 %	Netto null
Brutto markedsbaserte klimagassutslipp innenfor scope 2 (tonn CO2-ekv.)	31,29	222,9	111,0	-50,2 %			
<b>Vesentlige klimagassutslipp innenfor scope 3</b>							
Samlede indirekte brutto klimagassutslipp innenfor scope 3 (tonn CO2-ekv.)	65 217,6	36 063,6	64 436,4	0,0 %			Netto null
1 Innkjøpte varer og tjenester	2 516,0	4 174,9	4 304,2	3,1 %			
2 Investeringsvarer	24 805,0	450,1	36 121,3	7924,7 %			
3 Brensel og energirelaterte aktiviteter (ikke omfattet av scope 1 eller 2)	3,4	4,5	6,2	38,5 %			
4 Oppstrøms transport og distribusjon		11,7	17,4	49,2 %			
5 Avfall generert under drift	1,6	3,5	3,9	10,8 %			
6 Forretningsreiser	63,7	131,3	111,7	-14,9 %			
7 Pending for ansatte		23,0	18,6	-19,2 %			
12 Behandling av kasserte solgte produkter	6,8	17,3	8,0	-53,7 %			
13 Nedstrøms leasede eiendeler	37 821,1	31 247,3	23 845,2	23,7 %			
<b>Samlede klimagassutslipp</b>							
Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbaserte) (tonn CO2-ekv.)	65 224,2	36 079,8	64 448,0	78,6 %			90 %
Samlede klimagassutslipp (markedsbaserte) (tonn CO2-ekv.)	65 248,9	36 286,5	64 547,4	77,9 %			

### Klimagassutslipp i 2025

Som vist i tabell 11 har samlede klimagassutslipp i 2025 økt sammenlignet med 2024. Økningen henger i hovedsak sammen med overtakelsen av 23 Flytogsett og mer fullstendige beregninger for kapitalvarer. Omklassifisering av transporttjenester mellom scope 3-kategorier påvirker også fordelingen av utslipp, uten at aktivitetsnivået har økt tilsvarende.

Det er samtidig observert redusert dieselforbruk på tog, hovedsakelig som følge av lavere trafikk på Nordlandsbanen etter stengninger og driftsavbrudd, samt økt bruk av materiell som i større grad kan kjøres elektrisk på elektrifiserte strekninger. Dette gir lavere drivstoffrelaterte utslipp.

Utslipp fra forretningsreiser er i hovedsak knyttet til flyreiser i Europa, særlig i forbindelse med oppfølging av produksjonslokasjoner og anskaffelsesprosjekter. Kategorien behandling av kasserte produkter inkluderer tog som tas ut av drift, og utslippene varierer med antall tog som avhendes det enkelte år. I 2025 ble 8 tog avhendet, sammenlignet med 5 i 2024. Dette

påvirker nivået på utslipp i denne kategorien. For enkelte tjenester benyttes spend-baserte estimater, som videreutvikles i kommende rapportering.

Sammenlignet med 2024 viser kategori 13 (nedstrøms leasede eiendeler) en økning i energibruk fra tog. Økningen skyldes i hovedsak at 2024 delvis var basert på estimater, mens 2025 i større grad bygger på mer fullstendige aktivitetsdata. For én operatør foreligger det ikke komplette data for 2025 grunnet bytte av vedlikeholder, og energibruken er derfor beregnet med utgangspunkt i 2024-nivå.

Alle selskapets aktiviteter er basert i Norge, unntatt import av tog og relaterte verdikjeder. Utslipp utenfor Norge er derfor begrenset. Norske tog har ingen direkte utslipp som dekkes av kvotehandling.

Norske togs nettoinntekt på 233 781 TNOK ble benyttet i beregning av utslippsintensitet for 2025. Dette gir utslippsintensiteten som vises i tabell 12. Nøkkeltall for både klima- og ordinært regnskap har sammenfallende periode 01.01.2025 - 31.12.2025.

Tabell 10: Utslippsintensitet

Klimagassintensitet per nettoinntekt	2024	2025	% 2025/2024
Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbaserte) per nettoinntekt (tCO <sub>2e</sub> /MNOK)	24	38	55%
Samlede klimagassutslipp (markedsbaserte) per nettoinntekt (tCO <sub>2e</sub> /MNOK)	24	38	55%

# E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi

## E5 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell

Sirkulær økonomi er et sentralt element i Norske togs driftsmodell. Selskapet anskaffer, forvalter og avhender tog i Norge, og har kontroll gjennom hele togmateriellets livssyklus. Dette gir gode forutsetninger for å stille krav til sirkularitet ved innkjøp, forlenge levetiden gjennom bærekraftig forvaltning, stimulere til gjenbruk av komponenter samt stille krav til avfallshåndtering ved utfasing. En sirkulær tilnærming bidrar til å redusere utslipp og energiforbruk, samtidig som behovet for uttak av nye ressurser minimeres.

Norske tog sin virksomhet medfører potensiell negativ påvirkning på miljø og ressursbruk gjennom materialutvinning, produksjonsprosesser, bruk av kjemikalier og transport i verdikjeden knyttet til produksjon og vedlikehold av tog. Videre kan utilstrekkelig vedlikehold føre til forringet verdi av togmateriellet, noe som svekker både ressursutnyttelsen og forvaltningen av materialdatabasen togene består av. Samtidig har selskapet potensiell positiv påvirkning på miljø og ressursutnyttelse gjennom sin strategiske satsing på tilstandsbasert vedlikehold og økt fokus på levetid. Norske tog forvalter store verdier i form av togmateriell som skal ha lang levetid og høy driftssikkerhet. Det er identifisert en finansiell risiko knyttet til økte vedlikeholdskostnader for eldre materiell. For å redusere denne risikoen skal Norske tog anvende prinsipper for sirkulærøkonomi der materiell forvaltes med fokus på lang levetid, oppgradering, ombruk og gjenvinning. Gjennom fokus på vedlikeholdsvennlighet og gjenbruk av komponenter, standardisering og livsløpsanalyser (LCA) bidrar selskapet til redusert ressursbruk og miljøpåvirkning, samtidig som verdien av selskapets eiendeler bevares.

## E5-1 Retningslinjer for ressursbruk og sirkulær økonomi

Norske tog har flere retningslinjer som styrer arbeidet med ressursbruk og sirkulær økonomi. Temaet er integrert i ulike styringsdokumenter, men de mest sentrale er *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* og *Etiske retningslinjer for leverandører*. Begge dokumentene vektlegger økt bruk av gjenvunne ressurser og bærekraftige anskaffelser. Selskapets arbeid med sirkularitet er forankret i avfallshierarkiet, hvor målsettingen er å maksimere ressursutnyttelsen og minimere avfall. Norske tog utforsker nedstrømsløsninger for ikke-metalliske fraksjoner (som glass og tekstiler) i samarbeid

med partnere som The Loop Factory. Gjennom levetidsforlengelse og høy materialgjenvinning bidrar Norske tog til ambisjonen om sirkularitet i hele togets livsløp.

## E5-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi

Norske tog gjennomfører flere aktiviteter og tiltak for å håndtere vesentlige påvirkninger og risikoer knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi.

### Anskaffelser

Anskaffelser er en kjerneprosess i Norske togs arbeid med ressursbruk og sirkulær økonomi. I anskaffelsesprosessene arbeider selskapet for å sikre lang levetid på togene, blant annet gjennom kontraktsfestede krav til leverandører. Det gjennomføres jevnlig miljøoppfølgingsmøter med leverandører der prestasjon i henhold til sirkulære standarder er tema. Krav- og verifikasjonsprosesser er en prioritert del av toganskaffelsene og inngår i overleveringen av nye tog.

### Vedlikehold og mål om overgang til tilstandsbasert vedlikehold

Norske tog tilrettelegger for implementering av tilstandsbasert vedlikehold (CBM) fra 2026 som en del av selskapets arbeid med levetidsforvaltning. Ved å basere vedlikehold på faktisk tilstand, i stedet for faste intervaller, kan komponentenes levetid forlenges og ressursbruken bli mer effektiv. Tiltaket innebærer å bruke eksisterende diagnosedata og sensorer for å identifisere vedlikeholdsbehov på en enkel, men effektiv måte.

I samarbeid med Stadler utvikler Norske tog sensorer for FLIRT-flåtens kjøretøysystemer, som omfatter HVAC, dører, toalett og boggier. Kompressoren overvåkes gjennom eksisterende diagnosedata fra toget. Hensikten har vært å utvikle mer komplette løsninger for innhenting av tilstandsbaserte data og effektivisere vedlikeholdet. Sensorløsninger og algoritmer har blitt prøvd ut og videreutviklet, og resultatene danner grunnlaget for beslutninger om videre utvikling og industrialisering av løsningen fra 2027.

Norske tog jobber med å forbedre sin kontroll over vedlikehold ved å sikre riktige datagrensesnitt mellom selskapets vedlikeholdsinformasjonssystem og operatørens systemer, samt styrke datagrunnlaget for togflåtens vedlikeholdsstatus i samarbeid med Bane NOR. Selskapet har også gjennomført vedlikeholdsinspeksjoner der kvaliteten på utført vedlikehold verifiseres.

### Levetidsforlengelser

Togflåten til Norske tog har en gjennomsnittsalder på 20,1 år, og flere kjøretøy er over 40 år gamle. Selskapet har etablert en strategi for å gå fra tradisjonelle midtlivsoppgraderinger (MLU) til en helhetlig levetidsforvaltning av togflåten. Hensikten er å opprettholde verdi og ytelse. Vurdering av forlengelse av levetid gjøres som en del av den helhetlige levetidsforvaltningen i siste tredjedel av levetiden.

Produksjon av togsett krever store mengder stål og aluminium, som er ressurskrevende å utvinne. Norske tog bidrar til å redusere dette gjennom tiltak som sikrer lengre levetid på eksisterende tog. Tiltakene omfatter bruk av materialer med høy kvalitet, riktig design, målrettede oppgraderinger samt lagring av kritiske komponenter som er vanskelige å erstatte. Dette reduserer behovet for utskiftning og omfattende modifikasjoner, og bidrar til effektiv ressursbruk.

### Modifikasjoner

I 2025 ble det gjennomført prioriterte modifikasjoner for å øke påliteligheten i togflåten. Dette er nærmere beskrevet i årsrapporten under kapittelet «Våre tog» side 25.

### Materialgjenvinning

Norske tog arbeider aktivt med tiltak for å øke graden av materialgjenvinning. For å sikre høy gjenvinningsgrad av metaller ved avhending av tog har selskapet en rammeavtale med gjenvinningsselskapet Hellig Teigen. Markedet for metallgjenvinning er modent og lønnsomt, noe som muliggjør høy grad av gjenvinning, mens materialer som tekstil, gummi og plast fortsatt er mer utfordrende grunnet lav lønnsomhet. I 2025 oppnådde selskapet høy gjenvinningsgrad av glass, og det søkes samtidig nye løsninger for øvrige materialtyper. Konkrete handlinger knyttet til dette er beskrevet i kapittel 5.5 «E5-5 Utgående ressurser». Et viktig tiltak fremover er å utarbeide en avhendingsplan for type 69, som erstattes av nye Coradia-lokaltog fra 2026.

### Demontering av komponenter

Før avhending høster togoperatørene og Norske tog komponenter fra togene for mulig ombruk. Dette avhenger av at det fortsatt er tog i drift som benytter de samme komponentene. Eksempler er boggiar, batterier, strømrettere, vindusglass, togradioer, TELOC-moduler, mobilforsterkere, himlinger, seter og toalettmoduler.

Norske tog undersøker kontinuerlig muligheten for tilbakelevering av komponenter til produsenter, men dette har så langt ikke vært aktuelt. Konkrete handlinger knyttet til tiltaket er beskrevet i kapittel 5.5 «E5-5 Utgående ressurser». Arbeidet med å finne

løsninger som kan øke graden av ombruk fortsetter i 2026.

## 5.3 E5-3 Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi

Norske tog har etablert et overordnet mål og en medfølgende KPI for materialgjenvinningsgrad. Dette har de siste årene har vært styrende for selskapet sitt arbeid med sirkularitet på tvers av relevante aktiviteter.

- **Mål:** Togene skal avhendes i henhold til avfallshierarkiet, og Norske tog skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel på over 90% ved avhending av tog
- **Status:** Ifølge rapporter fra Hellig Teigen gikk totalt 85,4% av togmaterialene til gjenvinning eller ombruk i 2025. De resterende 14,6%, gikk til energigjenvinning i form av forbrenning. Denne andelen beregnes basert på veiing av de ulike materialfraksjonene i forbindelse med avhendingsprosessen.

En høy ombruks- og materialgjenvinningsandel fordrer at Norske tog anskaffer togsett designet etter sirkulære prinsipper og som består av materialer som kan gjenvinnes. Måloppnåelse krever tett samarbeid med leverandører, gjenvinningsselskapet Hellig Teigen og andre relevante aktører. Ombruks- og gjenvinningsandelen for tog beregnes årlig basert på vekt av avfallsfraksjoner i avhendingsprosessen, og varierer med togenes sammensetning og type. Variasjonen kan gjøre det krevende å nå målsetningene enkelte år. Norske tog reduserer likevel behovet for primære råvarer og mengden som går til energigjenvinning eller deponi gjennom økt ombruk og materialgjenvinning.

Norske tog har gjennom sin bærekraftstrategi definert tre mål som setter retning for arbeidet med ressursbruk og sirkulær økonomi.

- **Mål:** Vi skal anskaffe tog og materiell med stort potensiale for materialgjenvinning, og med resirkulerte materialer
- **Status:** I anskaffelsesprosessene for nye tog av type N05 nye lokaltog og N10 nye fjerntog er det gjennomført designgjennomgang med leverandørene der materialgjenvinning og sirkularitet har vært sentrale tema. Eksempelvis, har Norske tog, i dialogen med Stadler (leverandøren av N10) fremhevet viktigheten av å bruke gjenvunne materialer der dette er mulig, og bidratt aktivt gjennom godt design til at mengden

avfall i produksjonen av togene holdes til et minimum for å unngå sløsing med ressurser. Det er imidlertid Stadler som velger underleverandører og materialer, innenfor kravene som ligger i kontrakten og deres egne bærekraftskrav.

- **Mål:** Vi skal forvalte togene slik at levetid optimaliseres
- **Status:** Norske tog går nå fra midtlivoppgraderinger til levetidsforvaltning og tilrettelegger for tilstandsbasert vedlikehold (CBM). Vedlikehold basert på faktisk tilstand skal bidra til å forlenge levetiden, redusere behovet for nye anskaffelser og sikre effektiv ressursbruk. Strategisk satsning på tilgjengelighet, pålitelighet og pris vurderes å gi bedre tilstand og lengre levetid på togene.

#### 5.4 E5-4 Inngående ressurser

Data for inngående ressurser i Norske tog gir en god oversikt over «materialbanken» selskapet forvalter i togets levetid. Rundt 80-90% av togsettene består av stål og aluminium, som kan gjenvinnes og dermed redusere behovet for utvinning av nye ressurser. Andre materialer som for eksempel treverk utgjør en mindre andel og gjenvinnes i varierende grad. Norske tog arbeider for å øke gjenvinningsgraden også for disse materialene. For 2025 var fraksjoner av andre materialer som for eksempel glass og trevirke små, men kartlagt for å danne et bedre grunnlag for fremtidig ressursforvaltning.

Norske tog beregner inngående ressurser for tog som er innfaset, oppgraderinger som er fullført og modifikasjoner som er gjennomført i rapporteringsperioden. I 2025 ble verken nye tog fasett inn eller større oppgraderinger fullført, bortsett fra Coradia Stream for the Nordics fra Alstom som ankom Norge for testing 10. juni 2025. Som følge av dette er de rapporterte inngående ressursene lavere enn i et normalår. Norske tog hevet kontrakten for midtlivoppgradering (MLU) av togtype Type 72 bestående av 36 togsett fra leverandøren Alstom, fordi prosjektet ble vesentlig forsinket og målene ikke

lenger er ansett som oppnåelige. Ressursbruken fra modifikasjoner i 2025 utgjør derfor en mindre andel av togsettens totale materialsammensetning, og knytter seg hovedsakelig til nødvendige utskiftninger, reparasjoner og modifikasjoner. Inngående ressurser forventes å øke betydelig i 2026 når nye tog av type N05 leveres fra Alstom, med planlagt innfasing på fire togsett i måneden fra juni 2026.

Inngående ressurser i 2025 besto hovedsakelig av metaller og noe elektronikk. Det ble ikke innfaset biologiske materialer i 2025. Norske tog arbeider med å kartlegge i hvilken grad inngående ressurser brukt i modifikasjoner stammer fra sekundære eller resirkulerte produkter. Datagrunnlaget er foreløpig begrenset, men noe kvalitativ informasjon er hentet inn.

Graf 1: Inngående ressurser i tonn materiale.

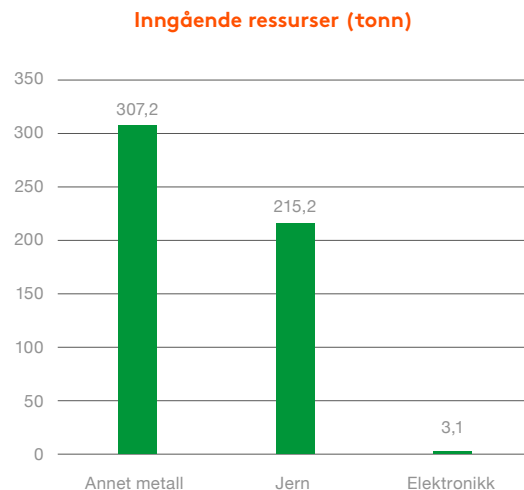




FOTO: HALVARD RIMBERG

### 5.5 E5-5 Utgående ressurser

Norske tog produserer ikke togmateriell selv, men påvirker utforming av togene gjennom anskaffelser, og legger dermed til rette for gjenbruk og gjenvinning av ressurser ved fremtidig avhending. Togmaterialet anskaffes med vekt på sirkulære prinsipper som lang levetid, høy kvalitet, reparerbarhet og vedlikeholdsvennlighet. Kravene til trafikk på norsk infrastruktur og offentlig bruk bidrar til å oppnå en levetid på 30-40 år, i tråd med europeisk bransjestandard. Enkelte komponenter har kortere levetid.

De nye togene er utformet for enkelt vedlikehold, reparasjon og oppgradering. Dette omfatter blant annet revisjon av boggier og batterier samt reparasjon av elektriske komponenter. Flere produkter er seriestyrte og kan vedlikeholdes i andrelinje. Modulære løsninger, som seter festet i skinner og elektronikk i 19-tommers rack, gjør utskiftning mer effektiv. I tillegg stilles det krav til at leverandørene skal kunne levere reservedeler i en gitt tidsperiode og tilby erstatningsløsninger før deler tas ut av produksjon.

I 2025 ble totalt åtte tog- og vognenheter avhendet. Dette omfattet fire togsett av type 92, ett togsett av type 7, ett Di4-lokomotiv og to vogner av type 5. Ett lokomotiv av type Di4 og to vogner av type 5 ble tatt

ut av drift som følge av ulykken på Nordlandsbanen i oktober 2024. Komponenter fra disse ble brukt til ombygging av vogner av samme type, blant annet hvilestoler, rullestolheiser og lekerom.

Norske tog oppnådde i 2025 en total gjenvinningsandel på 85,4% ved avhending av tog. Den høye andelen skyldes i hovedsak at metallfraksjonene står for 75-80% av den gjenvinnbare vekten av avhending. Selskapet arbeider med å finne løsninger for ombruk av materialgjenvinning av øvrige materialefraksjoner som gummi, plast, treverk, glassfiber og andre komponenter. Markedet for disse fraksjonene er fortsatt begrenset på grunn av lav lønnsomhet, men det er oppnådd forbedringer i håndtering av blant annet vindusglass som per nå demonteres og sendes til Glava som lager isolasjon.

Gjennomførte og planlagte aktiviteter relatert til gjenvinning og ombruk av de ulike materialtypene er presentert i tabell 11 på neste side.

Tabell 11: Materiale og aktiviteter i gjenvinningsprosjektet

Materialtype	Status	Ombruk og gjenvinning
<b>Metaller</b>	Pågående	99-100% av metallene gjenvinnes. Metallene består hovedsakelig av stål, aluminium og kobber.
<b>Metaller i EE-avfall</b>	Pågående	Går til norsk gjenvinnings og behandlingsanlegg, og videre til et svensk gruveselskap og metallprodusent.
<b>Elektriske motorer</b>	Pågående	E-motorer i togenes boggier består av metaller som stål/jern, aluminium og kobber. E-motorer selges i dag fra Hellig Teigen til kunder i India som har de nødvendige importtillatelsene. Det undersøkes om det er mulig å finne kjøper som demonterer E-motorer i Europa.
<b>Batterier</b>	Pågående	Nikkel-kadmium-batterier går etter bruk tilbake til batteriprodusent gjennom selskapet Batteriretur. Om lag 75% av batterienes vekt kan gjenvinnes til videre industriell bruk. Det brukes også blyakkumulatorer, som håndteres gjennom tilsvarende returordning.
<b>Mineralmasse</b>	Pågående	Mineralmassen består av shredderavfall. Denne massen klassifiseres i dag som et driftsmiddel og miljøprodukt, ettersom den har evne til å binde sulfider i deponigassen. Det jobbes for å redusere mengden mineralmasse.
<b>Glass</b>	Pågående	Fra og med 2024 gjenvinnes tilnærmet alt glass fra utfasede togsett. Glasset demonteres fra togsettene før de klippes og brukes som råstoff i produksjon av glassullisolasjon.
<b>Tekstil</b>	Mulig fremtidig	Norske tog har tidligere testet flere alternativer for gjenvinning og ombruk av ulltekstil demontert fra togsettene i avhendede type 69-tog: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tillaging av ullfilt</li> <li>• Spinning av ulltråd</li> <li>• Tekstiler brukt til å sy nye produkter</li> </ul>
<b>Skum</b>	Mulig fremtidig	Polyuretan skum kan gjenvinnes, enten malt opp i nye produkter eller gjennom kjemisk pyrolyse.
<b>Treverk</b>	Mulig fremtidig	Det er en betydelig mengde laminert kryssfiner i de eldre togene. En utfordring for materialgjenvinning er pålimt gummi gulvbelegg og 2mm høytrykkslaminat (termoherdende plast). Går i dag til energigjenvinning.
<b>Plast</b>	Mulig fremtidig	Togene har småmengder termoplast av polykarbonat som i utgangspunktet er godt egnet for gjenvinning.
<b>Glassfiber</b>	Mulig fremtidig	Glassfiberfraksjoner finnes i innvendige veggpaneler og vinduskarmer. Omtrentlig fraksjon per vogn er 300-400 kg, som tilsvarer cirka 1000 kg for et togsett av type 69.
<b>Gummi</b>	Mulig fremtidig	Gummifraksjoner finnes i vinduspakninger, overgangsbelt og dempere.

## Avfall

Norske tog genererer betydelige avfallsmengder ved avhending av tog. Avfall fra leide lokaler inngår i klimaregnskapet i kapittel «E1-5, E1-6 Energiforbruk, energimiks, og klimagassutslipp (Scope 1, 2, 3)», men vurderes ikke som vesentlig for temaet ressursbruk og sirkulær økonomi. Dette kapittelet omfatter derfor kun avfall fra avhending av tog.

Batterier er det eneste avfallet fra Norske tog som er definert som farlig. Enkelte typer EE-avfall kan også omfattes, men omfanget er foreløpig ikke beregnet. Norske tog genererer ikke radioaktivt avfall. Alt avfall skannes hos Hellig Teigen for å avdekke eventuelt radioaktivt materiale.

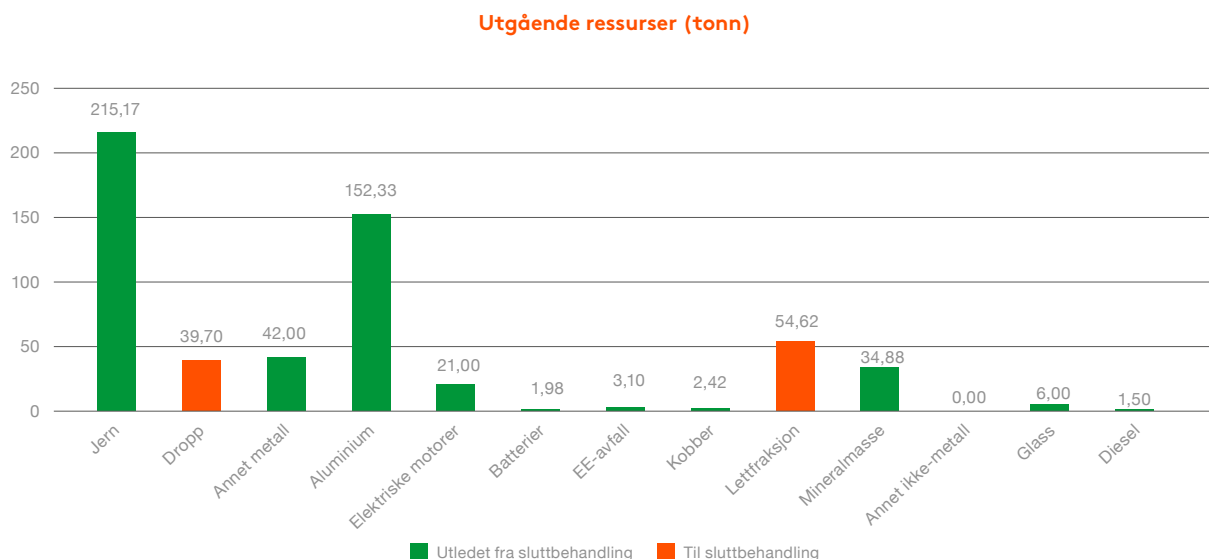
Data for 2025 viser at 8 togsett ble avhendet. Avfallsmengdene beregnes gjennom veiing av materialfraksjonene hos Hellig Teigen, noe som gir pålitelige data. Alt avfall til sluttbehandling gikk til energigjenvinning gjennom forbrenning.

Utgående ressurser består hovedsakelig av metaller, primært jern og aluminium, som gjenvinnes i sin helhet og gir høy total gjenvinningsandel. Diesel og dieselmotorer går til forberedelse til ombruk, mens avfall til energigjenvinning består av lettfraksjon, droppfraksjon og samlekategorien «annet ikke-metall» som skum, gummi, tekstil og plast.

Tabell 12: Fordeling avfallsfraksjoner

	Avfallsmengde (tonn)			
	Farlig avfall	Ikke-farlig avfall	Totalt	Andel
Forberedelse til ombruk	0	43,5	43,5	7 %
Materialgjenvinning	2	505,4	507,4	79 %
Annen gjenvinning	0	0	0	0 %
<b>Utledet fra sluttbehandling</b>	2	548,9	550,9	85 %
Forbrenning	0	94,3	94,3	15 %
Deponi	0	0	0	0 %
Annen sluttbehandling	0	0	0	0 %
<b>Til sluttbehandling</b>	0	94,3	94,3	15 %
<b>Samlet avfallsmengde</b>	2	643,2	645,2	100 %

Graf 2: Inngående ressurser i tonn materiale.



## S2 Arbeidere i verdikjeden

### S2 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med forretningsmodell og strategi

Dette kapittelet omfatter arbeidere i verdikjeden som er vurdert som vesentlig påvirket i henhold til Norske tog sin doble vesentlighetsanalyse. Kapittelet dekker leverandørledd der risikoen for alvorlige brudd på menneskerettigheter og arbeidsstandarder er vurdert størst, særlig innen råvareutvinning og produksjon av batterikomponenter. Andre deler av verdikjeden, som transportleverandører, konsulenttjenester og øvrige tjenesteleverandører er ikke identifisert som vesentlige i dobbel vesentlighetsanalyse, og inngår derfor ikke i dette kapittelet.

Norske tog har identifisert to negative vesentlige påvirkninger og to potensielle negative påvirkninger knyttet til arbeidere i verdikjeden. De faktiske påvirkningene omfatter risiko for barnearbeid, tvangsarbeid og alvorlige menneskerettighetsbrudd hos underleverandører ved råvareutvinning, særlig relatert til konfliktmineraler. De potensielle påvirkningene gjelder risiko for skader på personell og miljø ved arbeid med farlig utstyr og lange arbeidsdager hos underleverandører, samt brudd på menneskerettigheter i leverandørkjeden utenfor Europa, spesielt i Kina.

Risikoen anses som iboende og stor i oppstrøms delen av verdikjeden hvor transparensen er begrenset, og deler av produksjonen foregår i land med svak beskyttelse av arbeidstakerrettigheter. Norske tog følger særlig opp leverandørledd knyttet til batteriproduksjon, der risikoen for konfliktmineraler og kritikkverdige arbeidsforhold vurderes som høy.

Dette omfatter krav til leverandører om etterlevelse av etiske retningslinjer og gjennomføring av risikobaserte oppfølgings tiltak for å forhindre og redusere negativ påvirkning. Norske tog arbeider kontinuerlig med oppfølging av leverandører, dialog og risikovurdering for å styrke forståelsen av risikoforhold og redusere negativ påvirkning i verdikjeden. Det er ikke registrert faktiske negative hendelser i rapporteringsperioden.

### S2-1 Retningslinjer for arbeidere i verdikjeden

Norske tog har flere retningslinjer som styrer arbeidet med å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden. Som omtalt i G1-1 side 73, er *Etiske retningslinjer for leverandører* og *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis*

de mest sentrale styringsdokumentene. Disse legger føringer for hvordan Norske tog skal sikre respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Norske tog har tett dialog med både bransjeorganisasjonen Etisk handel Norge, samt med sine leverandører. Ett av flere mål er å videreutvikle arbeid med og rapporteringen på aktsomhetsvurderinger, oppfølging og reduksjon av risiko tilknyttet leverandørkjeden, og forvaltning av ansvarlig forretningspraksis.

### Etiske retningslinjer for leverandører

Retningslinjene *'code of ethical conduct for suppliers'* inngår som et kontraktsvilkår i alle leverandøravtaler, og omtales nærmere i G1. Norske tog har rett til å kontrollere etterlevelsen, også hos underleverandører, og kan ved behov gjennomføre stedlige kontroller. Brudd på retningslinjene kan i ytterste konsekvens medføre sanksjoner, herunder heving av kontrakten. Dette sender et tydelig signal og gir Norske tog handlingsrom til å følge opp og forbedre kritikkverdige forhold. Retningslinjene inkluderer krav om respekt for arbeidstakernes rett til fri fagorganisering og kollektive forhandlinger, og dette er et tema som inngår i ESG-revisjoner av sentrale leverandører. Juridisk avdeling har ansvar for å utarbeide og forvalte retningslinjene. Det er ikke gjort vesentlige endringer i retningslinjene i rapporteringsåret.

### Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis

Dersom Norske tog forårsaker eller medvirker til negativ påvirkning på mennesker, miljø eller dyr, skal aktiviteten stanses og skaden gjenoprettes. Rutinen er integrert i selskapets virksomhetsstyring og omtalt i G1-1. Retningslinjene er utviklet av økonomi- og administrasjonsavdelingen i samarbeid med juridisk avdeling, godkjent av ledelsen og styret, og gjelder for alle leverandører, underleverandører, samarbeidspartnere og egen virksomhet. Det er ikke gjort vesentlige endringer i retningslinjene i rapporteringsåret.

### S2-2 Prosess for interaksjon med arbeidere i verdikjeden

Norske tog har kontinuerlig fokus på leverandørdialog. I tråd med selskapets prosjektmodell har prosjektleder i anskaffelsene ansvar for å gjennomføre dialog med leverandører og underleverandører i prosjektene. For strategiske prosjekter holdes oppfølgingsmøter kvartalsvis (eller hyppigere ved behov) om bærekraft og aktsomhetsvurderinger i tilknytning til overholdelse av åpenhetsloven.. Leverandørdialogen fokuserer på høyrisikofunn og prioriterte tiltak for kommende periode, samt oppfølging av leverandørens tiltak og

vurdering av deres effekt. Norske tog videreutvikler også revisjonsprosesser for en mer robust oppfølging av leverandører innen bærekraft, inkludert ivaretagelse av menneskerettigheter i tråd med FN- og ILO-konvensjoner og nasjonalt regelverk.

Norske tog har i 2025 ikke hatt kontakt med berørte parter utover førsteleddsløseleverandører. Dialogen skjer med leverandørene, ikke direkte med arbeidere i verdikjeden. Selskapet arbeider kontinuerlig med å etablere en felles forståelse av risikobildet i kontraktene, og gjennomfører revisjoner for å styrke evnen til å identifisere og håndtere negative påvirkninger på arbeidere i verdikjeden.

### **S2-3 Prosess for å avhjelpe negative påvirkninger**

Norske togs rutine for gjenoppretting er integrert i virksomhetsstyringen og utgjør en sentral del av retningslinjene for ansvarlig forretningspraksis. Dersom en leverandør er ansvarlig for negativ påvirkning eller skade, har leverandøren også ansvaret for gjenoppretting. Norske tog bruker sin innflytelse for å sikre at ansvarlige parter iverksetter tiltak for å redusere risikoen for at påvirkningen vedvarer eller gjentas. Dersom Norske tog selv har bidratt til brudd på menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold, er administrerende direktør ansvarlig for å iverksette egnede gjenopprettingstiltak innenfor virksomhetens kontroll og virkemidler. Tiltakene utarbeides i samarbeid med relevante interessenter, og effekten vurderes og kommuniseres til berørte parter.

For å sikre nødvendig gjenoppretting er Norske tog avhengig av å motta og innhente informasjon om kritikkverdige forhold. Slike forhold kan varsles direkte til selskapet eller via en ekstern varslingskanal administrert av Kvale Advokatfirma DA. Varslingskanalen er tilgjengelig for både ansatte og eksterne interessenter, og skal sikre en profesjonell, nøytral og uavhengig behandling av varsler i tråd med arbeidsmiljølovens krav. Tjenesten ivaretar varslernes fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser eller gjengjeldelse. Eventuelle varsler som mottas inngår i selskapets risikovurderinger og vurdering av negativ påvirkning.

For å sikre at varslingskanalen er kjent og tilgjengelig for berørte parter, er den oversatt til engelsk, tysk og fransk i tillegg til norsk. Informasjon om ordningen er delt med Alstom og Stadler, som har forpliktet seg til å videreformidle den til egne ansatte som deltar i produksjon av tog for Norske tog. Kjennskap til ordningen følges opp gjennom dialog og stikkprøvekontroller, som viser at informasjonen er gjort tilgjengelig hos sentrale leverandører.

## **S2-4 Tiltak mot negative påvirkninger**

### Aktsomhetsvurderinger

Norske togs virksomhet består hovedsakelig av anskaffelsesprosjekter. For å identifisere og prioritere vesentlig risiko i hvert anskaffelsesprosjekt er det utviklet et risikovurderingsverktøy med en tilhørende prosess for risikovurdering. Risikokartleggingen utført av Norske tog videreføres i prosjektene gjennom leverandørens egne systemer, samt jevnlig dialog gjennom faste møter. På denne måten etterstreber Norske tog å gjennomføre aktsomhetsvurderinger på prosjektnivå i tråd med OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger.

Arbeidet med aktsomhetsvurderinger er et gjennomgående tiltak og danner grunnlag for øvrige aktiviteter. Oppfølging av leverandørens aktsomhetsvurderinger, kombinert med risikoreduserende krav og vurderinger i og etter kontraktsprosesser, utgjør de viktigste tiltakene for å redusere risiko for arbeidere lengre ut i verdikjeden. Jevnlig dialog fra Norske tog rundt aktuelle saker med Stadler og Alstom, bidrar til utvikling og modner leverandørens arbeid. Evaluering av aktsomhetsvurderinger er nå en fast del av selskapets årshjul for bærekraft. Resultatene brukes til å vurdere effekten av tiltak og tilpasse videre oppfølging ved behov. Arbeidere i verdikjeden involveres indirekte gjennom leverandørens oppfølgingsprosesser med deres leverandører. Arbeidere i verdikjeden medvirker ikke direkte i Norske togs beslutningsprosesser.

Evalueringene benyttes aktivt til å identifisere forbedringsområder hos leverandører, og funn brukes til å justere krav og oppfølging i nye prosjekter. Dette stimulerer til økt modenhet, bedre risikoforståelse og sterkere integrering av menneskerettigheter i leverandørens styringssystemer, og sørger for at Norske tog bruker sin posisjon som premissleverandør for kontrakter og anskaffelser i tråd med åpenhetslovens paragrafer.

### Risikovurderinger og integritetsjekker

I anskaffelsesprosjekter gjennomfører Norske tog risikovurderinger basert på iboende og kjent risiko. For prosjekter over 1 milliard NOK utføres bakgrunnsundersøkelse *Integrity Due Diligence* (IDD). Denne vurderer etikk- og integritetsrisiko hos leverandøren, inkludert forhold knyttet til anstendig arbeid og menneskerettigheter. For prosjekter under 1 milliard NOK vurderes behovet for IDD konkret i hvert enkelt tilfelle. Både Alstom og Stadler har uttrykt at de tilstreber å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Norske tog har observert forbedringer i leverandørens arbeid de siste årene. Det mottas

årlige redegjørelser i henhold til åpenhetsloven fra begge leverandører. Det er utført internrevisjon hos Stadler i 2025 i regi av KPMG. Det er ikke avdekket brudd på menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold i 2025. Gjennom *integrity due diligence-prosessen* kan signifikante risiki fanges opp tidlig, slik at krav kan skjerpes overfor leverandør eller alternative leverandører velges. Over tid vil dette redusere sannsynligheten for alvorlige forhold og hendelser, og bidra til å sikre mer ansvarlige leverandørforhold over tid.

#### Bransjesamarbeid

Samarbeid i verdikjeden er fundamentalt for å etablere felles standarder og metodikk for risikohåndtering knyttet til etisk handel, arbeidsforhold og menneskerettigheter, i tråd med åpenhetsloven. Gjennom samarbeid med sentrale togprodusenter, som Alstom (Coradia Nordic) og Stadler (FLIRT Nordic Express), utvikles felles bærekraftskrav og implementeres risikovurderinger i deres globale verdikjeder. Dialog med vedlikeholdsselskaper, som Mantena, fremmer sirkulære løsninger og levetidsforlengelse av materiellet. Videre sikres etterlevelse og utvikling gjennom samarbeid med myndigheter og eier (Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet), samt relevante fagmiljøer og interesseorganisasjoner. Slikt samarbeid styrker leverandørenes kapasitet til å iverksette effektive tiltak og dokumentere ansvarlig forretningspraksis. Norske tog er medlem av Etisk handel Norge, et fora for kunnskapsutvikling og erfaringsutveksling knyttet til arbeid med aktsomhetsvurderinger i leverandørkjeden.

#### **Digital sikkerhet og leverandørstyring**

Norske tog er underlagt økende krav til digital motstandskraft og cybersikkerhet gjennom EUs DORA-forordning og NIS2-direktiv. Disse kravene påvirker oppfølgingen av leverandører og styrker kravene til digital sikkerhet i verdikjeden. Arbeidet med DORA-compliance startet i 2025 og omfatter kartlegging frem til og med januar 2026, etterfulgt av operasjonalisering. Tiltakene inkluderer tydeligere krav til leverandører, styrket beredskap hos samarbeidspartnere og forbedret leverandørkontroll gjennom hele livsløpet av toganskaffelser og relevante IT-løsninger.

For å overvåke cybersikkerhetsrisiko i verdikjeden benyttes verktøyet RiskRecon, som gir løpende rapporter om digital risiko hos utvalgte leverandører og samarbeidspartnere. Norske tog følger opp funn i dialog med nøkkelleverandører for å sikre gjennomføring av nødvendige tiltak og bidra til å utvikle en felles sikkerhetskultur i verdikjeden. Dette reduserer sårbarhet og styrker håndteringen av digital risiko blant arbeidstakere hos leverandører.

#### **Resultater fra oppfølging av leverandørenes aktsomhetsvurderinger**

#### Stadler

Stadler rapporterer årlig om status, tiltak og fremdrift i sine aktsomhetsvurderinger i tråd med åpenhetsloven. Oppfølgingen skjer som et løpende og strukturert samarbeid mellom Stadler og Norske tog, der forhold som krever særskilt oppfølging følges opp gjennom månedlig rapportering og kvartalsvise risikoworkshops. I 2025 har Stadler videreført systematiske risikovurderinger av leverandører i Norske tog-kontraktene, basert på en trestegs ESG-risikoanalyse (indikativ, abstrakt og spesifikk risiko).

I løpet av perioden er et begrenset antall leverandører valgt bort før kontraktsinngåelse som følge av resultater fra risikovurderingene, der alternative leverandører med lavere risikoprofil har vært tilgjengelige. Samtlige leverandører som det er inngått avtale med har signert etiske retningslinjer, eller er omfattet av en streng unntaksprosess med dokumenterte avbøtende tiltak.

Stadler har i 2025 gjennomført ESG-revisjoner av minst fem leverandører med forhøyet risikoprofil, som en del av et nytt konsernomfattende revisjonsprogram etablert etter anbefalinger fra ekstern ESG-revisjon. Revisjonene viser generelt høy modenhet innen helse, sikkerhet, arbeidsforhold og styring, og det er ikke avdekket alvorlige brudd på menneskerettigheter eller arbeidsforhold i tilknytning til Norske tog-kontraktene. Identifiserte forbedringspunkter følges opp gjennom konkrete tiltak.

Risikoanalysene bekrefter fortsatt iboende risiko knyttet til blant annet produksjon av stål, aluminium og enkelte komponenter produsert i høyrisikoområder. Disse risikoene håndteres gjennom valg av etablerte produsenter, regelmessige revisjoner, krav om egenvurderinger og bruk av anerkjente risikovurderingsverktøy. Per utgangen av 2025 er alle avsluttede risikovurderinger lukket med lav samlet risiko, og ingen faktiske negative konsekvenser for menneskerettigheter er identifisert.

#### Alstom

Alstom rapporterer jevnlig til Norske tog gjennom periodiske fremdriftsrapporter og prosjektspesifikke risikoverktøy. Oppfølgingen skjer som et kontinuerlig og strukturert samarbeid mellom Alstom og Norske tog, med faste møteflater og løpende oppfølging av leverandører. I 2025 har Alstom vurdert et avgrenset utvalg av hovedleverandører (Tier 1) knyttet til prosjekter for Norske tog. Utvelgelsen er basert på leverandørenes betydning for leveranser av kritiske komponenter.

Norske tog og Alstom gjennomfører månedlige QEHS-møter, der tema knyttet til åpenhetsloven og leverandørrisiko inngår som fast punkt. I

t tillegg gjennomføres kvartalsvise Transparency Act-workshops. Videre holdes faste møter for leverandør oppfølging, supplert med statusrapporter annenhver måned.

Resultatene fra risikovurderingene viser en positiv utvikling gjennom året. Leverandører som tidligere var vurdert til forhøyet risiko har i løpet av 2025 gjennomført EcoVadis-vurderinger med tilfredsstillende resultater, noe som har medført nedgradering av risikonivå. Ved utgangen av året er ingen leverandører klassifisert med høy risiko, og én leverandør er under pågående vurdering.

Alstom har i 2025 gjennomført revisjoner av leverandører som tidligere var identifisert med høy risiko. Revisjonene har ført til konkrete oppfølgingsplaner, og leverandørene har bekreftet lukking av identifiserte funn. Der endelig verifikasjon gjenstår, er oppfølgende revisjoner planlagt.

For ERTMS-prosjektet er én leverandør fortsatt vurdert med middels forhøyet risiko, hovedsakelig knyttet til helse- og sikkerhetsforhold i produksjon. Denne leverandøren følges opp gjennom planlagt ny ESG-vurdering og løpende risikohåndtering.

Alstom arbeider systematisk i tråd med OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv og har vært gjenstand for ESG-revisjon utført av Norske tog i 2025. Samlet sett vurderes Alstom som samarbeidsvillig og proaktiv i oppfølgingen av identifiserte risikoer, og det er ikke avdekket faktiske brudd på menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden knyttet til Norske tog i 2025.

## S2-5 Mål for arbeidere i verdikjeden

Norske tog har definerte mål i bærekraftstrategien som gir retning i arbeidet med leverandørkjeden. Norske tog følger nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken, som ligger til grunn for alt transportsikkerhetsarbeid i Norge. Visjonen fungerer som både etisk veiviser og rettesnor for selskapets arbeid for trygge arbeidsforhold i egen virksomhet, men også for Norske tog sin verdikjede.

- **Mål:** Norske tog skal stille høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i alle våre kontrakter

Norske tog fastsetter konkrete føringer for prosjekter i anskaffelsesfasen gjennom kontraktene. Disse danner grunnlaget for oppfølging av forhold i verdikjeden, med særlig vekt på leverandørens ESG-risikostyring. Gjennom disse dekkes ivaretagelse av mennesker og miljø.

- **Mål:** Norske tog skal sikre etterlevelse av kontraktskrav

- **Status:** I 2025 har Norske tog gjennomført jevnlig møter med leverandører for å drøfte identifiserte risikoer i verdikjeden. Oppfølgingen har særlig fokusert på leverandørens aktsomhetsvurderinger og etterlevelse av OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. Erfaringer fra leverandørdialogen bidrar indirekte til å utforme mål og prioriteringer for arbeidere i verdikjeden.

Gjennom leverandørdialogen har Norske tog tydeliggjort viktigheten av å arbeide ut fra prioritert risiko basert på overordnede risikovurderinger. Det ble identifisert forbedringspotensial hos leverandørene, men Norske tog vurderer at de nå i større grad arbeider i tråd med OECDs retningslinjer enn tidligere.

### *Fokus på «Stille» interessenter i verdikjeden*

Norske tog vil i 2026 utvikle metoder for dialog med «stille» interessenter (de som mangler et direkte talerør, som for eksempel miljøet og indirekte berørte i leverandørkjeden) for å identifisere og håndtere iboende risiko i verdikjeden. Målet er å innhente bedre data for å tydeliggjøre risikoprioriteringene og sette mer spesifikke bærekraftsmål.

Norske tog anerkjenner at selskapets mål rettet mot verdikjeden i stor grad påvirker arbeidsforholdene og livene til arbeiderne der. Norske togs tilskattede resultater for arbeidere i verdikjeden er å sikre at Norske togs innkjøps- og forretningspraksis ikke bidrar til negativ påvirkning knyttet til menneskerettigheter og arbeidsforhold.

- **Mål:** Ingen skal bli skadet eller drept som følge av Norske togs leveranser

For å støtte opp under målet om at ingen skal bli skadet eller drept som følge av Norske togs leveranser, skal selskapet styrke samarbeidet med leverandører ved å tydelig kommunisere betydningen av å arbeide aktivt med risikoreduserende tiltak basert på «nesten-hendelser» i produksjonen. Videre skal Norske tog sammenstille og følge opp statistikk over typer ulykker, skader og tilhørende tiltak, samt leverandørens arbeid med nesten-hendelser i prosjektene. Rapportering av HMS-hendelser skal også justeres og tydeliggjøres i kontraktene for å sikre systematisk oppfølging og kontinuerlig læring.

## Relevante forhold utover S2

Selv om Norske tog ikke rapporterer på ESRS S3

berørte lokalsamfunn, er enkelte forhold relevante å omtale for å sikre åpenhet om risikoer knyttet til verdikjeden. Dette gjelder særlig leverandørers virksomhet i områder med menneskerettslige bekymringer.

Norske tog har identifisert iboende risiko knyttet til leverandøren CAF, som er involvert i prosjekter tilknyttet utbygging og drift av israelsk infrastruktur på okkupert palestinsk territorium. Norske tog har gjennomført en preliminary takeover av tog produsert av CAF. Risikoen følges gjennom aktiv dialog, der Norske tog blant annet har bedt CAF utlevere vurderingene som ble gjort i forkant av involveringen i de aktuelle prosjektene, samt hvordan CAF stiller seg til nå å være oppført på FNs liste over selskaper med virksomhet på okkupert palestinsk territorium.

Alstom ble i 2020 oppført på FNs liste over selskaper med virksomhet på okkupert palestinsk territorium, men står ikke per 2025 lenger på denne listen. Selskapet har trukket seg ut av aktiviteter i området og har formidlet at de i 2025 ikke har hatt virksomhet i Israelske bosettinger eller på okkupert palestinsk territorium. Norske tog vil fortsette med nøye overvåking og oppfølging av leverandørers virksomhet i regionen. Det vil utføres jevnlige vurderinger av hvorvidt selskaper som deltar i leveranser til Norske tog har aktiviteter i Israel eller på okkupert palestinsk territorium.



# G1 Forretningsskikk

## G1-1 Retningslinjer for forretningsatferd og bedriftskultur

Styret og ledelsen i Norske tog har en tydelig rolle i å sikre ansvarlig forretningskikk. Dette innebærer å sette retning for etisk praksis, følge opp retningslinjer for antikorruptjon og leverandøransvar, samt sikre at virksomheten opererer i tråd med gjeldende lover og samfunnsforventninger. Forretningsskikk er integrert i selskapets styringsstruktur, og behandles jevnlig i styremøter og ledergruppens arbeid.

Retningslinjene som omhandler anti-korrupsjon og anti-bestikkelser er overordnet i samsvar med, og refererer til *FN-konvensjonen om korrupsjon*. For å sikre oppfølging og operasjonalisering av retningslinjene, må alle ansatte i Norske tog signere interne etiske retningslinjer, retningslinjer for leverandører inkluderes i alle kontrakter selskapet inngår, og retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis oppdateres og godkjennes årlig av styret.

Norske tog benytter retningslinjene som et sentralt verktøy for å etablere, fremme, promotere og evaluere selskapets bedriftskultur. Selskapet har interne prosedyrer og systemer for avviks- og risikoregistrering, og de ansatte blir regelmessig minnet på å følge korrekt praksis og arbeide i tråd med interne retningslinjer. Avdelingene har ansvar for retningslinjene til sine spesifikke fagområder, og sikrer at disse oppdateres ved behov.

Norske togs bedriftskultur evalueres årlig indirekte gjennom overordnede risikovurderinger som risiko- og sårbarhetsanalyse og dobbel vesentlighetsanalyse, samt gjennom ledelsens og styrets gjennomgang av prosjektrisiko og eventuelle avvik. Internrevisjon for ulike tema gjennomføres årlig, og Norske togs systemer for internkontroll ble revidert i 2025. Anbefalinger fra internrevisor følges opp med tiltak for å styrke selskapets internkontroll på bakgrunn av samfunnsoppdraget og eventuelle konsekvenser for selskapet ved inntrufne negative hendelser. Tiltak er identifisert og igangsatt.

### Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis

Norske togs retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis skal sikre ansvarlige og verdige forhold i alle deler av selskapets verdikjede. De adresserer sentrale tema som ansvarlige innkjøp, antikorruptjon, hvitvasking, krav til leverandører og varsling om kritikkverdige forhold. Retningslinjene krever at Norske tog gjennom anskaffelsesprosesser styrker leverandørenes forutsetninger for å levere på krav til bærekraft. Videre stadfester de en

nulltoleranse for enhver form for korrupsjon, og understreker viktigheten av å sikre tilstrekkelige rutiner og prosesser for å unngå korrupsjon både internt og i leverandørkjeden. Retningslinjene formidler også Norske togs arbeid for å sikre en velfungerende varslingstjeneste som kan brukes uten frykt for gjengjeldelser. Retningslinjene bygger på internasjonale rammeverk som Verdenserklæringen om menneskerettigheter, *Den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) erklæringer om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet*, *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP)*, *OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper* og *FNs Bærekraftsmål*.

### Etiske retningslinjer for ansatte

*Norske togs etiske retningslinjer* gjelder hele selskapets arbeidsstyrke og skal sikre profesjonell opptreden på et høyt etisk nivå. De oppdateres ved behov, sendes ut årlig og må signeres av alle ansatte. Retningslinjene adresserer leverandørforbindelser, anti-korrupsjon, varsling, oppfølging og sanksjoner. Det stilles krav til at leverandører skal behandles upartisk og rettferdig, samt at Norske togs medarbeidere ikke skal misbruke sin stilling for å oppnå fordeler hos leverandører. Her dekkes også selskapets nulltoleranse for korrupsjon, og det kommer frem at medarbeidere ikke kan akseptere gaver eller andre fordeler som kan føre til svekket integritet. Retningslinjene angir videre at Norske tog skal fremme dyrevelferd og respekt for dyr gjennom sitt arbeid.

### Etiske retningslinjer for leverandører

*Etiske retningslinjer for leverandører* inngår i alle Norske togs avtaler, og skal sikre at krav til etisk forretningskikk følges opp i verdikjeden. Norske togs leverandører har ansvar for å orientere sine ansatte og underleverandører om retningslinjenes relevante innhold. Retningslinjene stiller krav til forretningsetikk og krever at operatørene skal opptre i henhold til lokal lovgivning, og arbeide aktivt for å unngå korrupsjon, bestikkelser og hvitvasking. Leverandører skal aktivt følge opp dyrevelferd, blant annet gjennom egne risikokartlegginger for negativ påvirkning på dyr, samt å stanse, forebygge og redusere slik påvirkning. Retningslinjene er omforent med internasjonale rammeverk som *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP)*, *ILO-konvensjoner* og *OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv*.

### Varslingskanal og -prosedyrer

Norske tog har etablert en varslingskanal som administreres av en ekstern aktør. Den ligger

tilgjengelig på selskapets hjemmesider og kan brukes av både ansatte og eksterne interessenter. Varslingskanalenes formål er å avdekke ulovlig atferd eller atferd som strider mot Norske togs retningslinjer, inkludert påstander eller tilfeller av korrupsjon og bestikkelser. Varslinger håndteres profesjonelt, nøytralt, uavhengig og i tråd med arbeidsmiljølovens krav og intensjoner. Tjenesten skal bidra til sikkerhet og trygghet for varslere, med særlig fokus på fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser og gjengjeldelse. I tillegg til varslingskanalen, kan bekymringer om ulovlig atferd eller atferd som strider mot Norske togs retningslinjer avdekkes gjennom oppfølgingsmøter med nærmeste leder og gjennom avviksportalen.

Norske tog benytter avviksportalen for å registrere brudd på interne rutiner eller gjeldende regelverk. Ved varsling utpekes ansvarlig fagdirektør som tiltaksansvarlig. Muntlige varsler nedtegnes av mottaker, som også sikrer at varselet behandles av riktig instans, eksempelvis HR-rådgiver, leder eller styreleder, avhengig av sakens karakter. Varslere som oppgir identitet holdes løpende informert, med mindre lovgivning tilsier noe annet. Saken avgjøres av ansvarlig funksjon i selskapet, og det vurderes om den gir grunnlag for generelle tiltak. Mulige utfall av behandling inkluderer henleggelse, intern granskning, arbeidsrettslige sanksjoner eller politianmeldelse.

### Trening og opplæring

I Norske tog vurderes risiko for korrupsjon og bestikkelser som høyest i avdelingen som er ansvarlig for materiell og kunder, gitt avdelingens ansvar for store anskaffelser og dialog med leverandørmarkedet. Norske tog gjennomfører opplæring for selskapets ansatte, det gis også ekstra opplæring ved behov.

I 2025 har alle ansatte vært igjennom årlig opplæring i IT-sikkerhet. Kurset går fra oktober 2025 til mai 2026 og består av femten leksjoner. De ansatte får sertifiseringen 'Trygg IT-bruker' hvis de består kurset. Denne viser at den ansatte har tilegnet seg viktig kunnskap om digital sikkerhet.

### G1-2, G1-6 Håndtering av forbindelser med leverandører og betalingspraksis

Norske tog har få, men store, prosjekter som enten omhandler anskaffelse av nye tog eller oppgradering av tog for å opprettholde eller forlenge deres levetid. I disse prosjektene er selskapet avhengig av gode relasjoner til leverandørene. Samtidig stiller Norske tog tydelige krav til hvordan prosjektene skal forløpe, og hvordan leverandørene forventes å opptre.

Norske tog gjennomfører en innledende risikovurdering i alle anskaffelser, samt en leverandørspesifikk

risikovurdering i samarbeid med valgt leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse. Anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging, uavhengig av kontraktens verdi. Aktsomhetsvurderinger, inkludert Integrity Due Diligence, utføres for prosjekter over 1 mrd. NOK og på bakgrunn av en konkret vurdering for prosjekter under 1 mrd. Det utføres stedlige revisjoner og kontroller for tema basert på identifiserte risiko. I 2025 utførte Norske tog ESG-revisjon av Alstom der bærekraftsstyring, arbeidsforhold, HMS og bærekraft i verdikjeden ble vektlagt.

I Norske togs største kontrakter og i oppdaterte etiske retningslinjer for leverandøren for nye kontrakter er det satt krav til at leverandører jobber i henhold til *OECDs metodikk for aktsomhetsvurderinger*, *den norske åpenhetsloven* og *Norske togs risikometodikk*. Det stilles også krav om at arbeidet utføres med respekt for menneskerettigheter, i tråd med FN- og ILO-konvensjonene, samt nasjonalt regelverk. Leverandørene forventes å ha risikostyring som en del av prosjektplanen, og Norske togs kontrakt definerer krav til hyppighet av risikovurderinger og rapportering fra leverandør. Utover spesifikke kontraktkrav dekker *Etiske retningslinjer for leverandører* Norske togs vesentlige bærekraftstema og identifisert risiko for negativ påvirkning i verdikjeden. Både kontrakt og retningslinjer er juridisk bindende og Norske tog har sanksjonsmekanismer ved brudd på disse.

Miljøhensyn er sentralt i anskaffelser av nye tog. Norske tog krever at leverandører er miljøsertifisert etter ISO 14001 og ISO 9001 eller tilsvarende. Tilbydere skal levere livsløpskostnadsanalyser (LCC) og foreløpige livssyklusanalyser (LCA), med vurdering av vesentlige miljøpåvirkninger og hvordan disse kan håndteres eller reduseres. Leverandører og underleverandører må redegjøre for valg av materialer og komponenter, og dokumentere hvordan eco-design er ivarettatt i prosjekt og produksjon. Dette inkluderer vurdering av miljøfotavtrykk, levetid, ressursutnyttelse, resirkuleringsgrad og materialvalg med hensyn til klima- og miljøspesifikasjoner. I tillegg evaluerer og vektet Norske tog leverandørenes miljøstyringsplan, som skal tydeliggjøre roller og ansvar, samsvare med selskapets mål og beskrive rutiner for risikovurdering og tiltak knyttet til vesentlige miljøpåvirkninger. Ved avhending av tog overtar kjøper (avfallshåndterer) fullt ansvar for materialet fra overlevering. Kjøper må dokumentere miljøstyringssystem i tråd med ISO 9001 og 14001, og at virksomheten følger gjeldende regelverk. Avfallsbehandler skal demontere returdelene og komponenter på en måte som sikrer gjenbruk der Norske tog ønsker dette. Avhendingen skal redusere avfallsmengder, ressursbruk og bruk av

helse- og miljøfarlige stoffer. Det skal legges til rette for resirkulering og gjenbruk, og avhendingsmanual benyttes der den finnes. Det rapporteres på andel til gjenbruk, resirkulering, forbrenning og deponi.

#### **Betalingspraksis**

Norske tog sikrer forutsigbar og rettidig betaling til leverandører som del av ansvarlig leverandørstyring. Standard betalingsvilkår er 30 dager netto, og 97 % av betalingene i 2025 ble gjennomført innen frist. Selskapet prioriterer særlig små og mellomstore leverandører, og det er ikke registrert vesentlige forsinkelser eller tvister knyttet til betalinger.

#### **G1-3 Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser**

Norske tog har etablert en helhetlig tilnærming for å forebygge og avdekke korrupsjon og bestikkelser, som omfatter interne policyer, opplæring, varslingsrutiner og risikovurderinger. Selskapet har en antikorrupsjonspolicy som gjelder for alle ansatte og eksterne samarbeidspartnere, og som inneholder retningslinjer for akseptabel atferd, håndtering av gaver og prosedyrer ved mistanke om uregelmessigheter. Tiltakene gjelder for hele virksomheten, med særlig fokus på innkjøp, kontraktsforvaltning og leverandørrelasjoner. Styret har det overordnede ansvaret, mens administrerende direktør har operativt ansvar, og HR, juridisk avdeling og innkjøpsfunksjonen har ansvar for implementering og oppfølging. Alle ansatte gjennomfører opplæring i antikorrupsjon ved ansettelse og jevnlig deretter, med innhold som inkluderer praktiske eksempler og dilemmaer. Det er etablert en anonym varslingskanal for rapportering av mistanke om korrupsjon eller uetisk atferd, og varsler behandles konfidensielt av juridisk avdeling. Det er ikke identifisert vesentlige hendelser eller ilagt sanksjoner knyttet til korrupsjon i rapporteringsperioden. Korrupsjon er vurdert som en potensiell risiko, særlig i forbindelse med leverandørstyring, men risikonivået anses som moderat og eksisterende tiltak vurderes som tilstrekkelige. Det er ikke gjort vesentlige endringer i policyer, tiltak eller risikovurderinger siden forrige rapporteringsperiode.

#### **G1-5 Politisk innflytelse og lobbyvirksomhet**

Norske tog har etablert retningslinjer og praksis for ansvarlig håndtering av påvirkning og samhandling med eksterne aktører. Selskapet driver ikke politisk lobbyvirksomhet, men deltar i relevante bransjefora og høringsprosesser knyttet til jernbanepolitikken i

Norge og utvikling av bærekraftig persontransport. All påvirkning skal være transparent, faktabasert og i samsvar med selskapets verdier og samfunnsansvar. Retningslinjene er implementert gjennom interne prosedyrer og opplæring for ansatte med ansvar for eksternt kontakt, og eventuelle høringsinnspill eller dialog med myndigheter dokumenteres og rapporteres til ledelsen. Administrerende direktør har det overordnede ansvaret for tilsyn med slike aktiviteter, og rapporterer til styret ved behov.

Norske tog har ikke gitt politiske bidrag i form av penger eller naturalier, verken direkte eller indirekte, i rapporteringsperioden. Det foreligger derfor ingen pengeverdier å rapportere, og det er ikke relevant å redegjøre for beregningsmetode for naturalier. Selskapet er medlem av bransjeorganisasjoner som Etisk Handel Norge, Spekter og Samferdsel Norge, som kan fremme felles interesser overfor myndigheter. Norske tog har ikke gitt økonomisk støtte til politiske partier, kandidater eller kampanjer.

De viktigste temaene for selskapets deltakelse i høringsprosesser og bransjefora har vært knyttet til utvikling av bærekraftig persontransport, digitalisering av jernbanesektoren og sikkerhetskrav i verdikjeden. Disse temaene er i tråd med selskapets vesentlighetsvurdering, og berører både miljømessige og samfunnsmessige påvirkninger, samt regulatoriske risikoer og muligheter.

Norske tog er ikke registrert i EUs åpenhetsregister eller tilsvarende nasjonale registre, da selskapet ikke utøver lobbyvirksomhet som omfattes av slike ordninger. Ingen medlemmer av administrasjons-, ledelses- eller kontrollorganene har hatt stillinger i offentlig forvaltning eller tilsynsmyndigheter i de to årene før utnevnelsen i inneværende rapporteringsperiode.



# Regnskap og noter Norske tog AS Konsern

# Innhold i regnskapet

<b>Resultat</b> .....	<b>77</b>
<b>Balanse</b> .....	<b>78</b>
<b>Oppstilling over endringer i egenkapitalen</b> .....	<b>79</b>
<b>Kontantstrømoppstilling</b> .....	<b>80</b>
<b>Noter for årsregnskapet 2025</b> .....	<b>81</b>
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene .....	81
2. Aksjer i datterselskap .....	88
3. Inntektsinformasjon .....	88
4. Personalkostnader .....	89
5. Varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger .....	90
6. Andre kostnader .....	92
7. Finansielle poster .....	93
8. Pensjoner og lignende forpliktelser .....	93
9. Urealiserte verdiendringer .....	94
10. Skatter .....	94
11. Sikringsbokføring .....	96
12. Leiefordringer og andre fordringer .....	98
13. Derivater .....	98
14. Finansielle instrumenter etter kategori .....	100
15. Kontanter og bankinnskudd .....	101
16. Aksjekapital og overkurs .....	101
17. Lånegjeld .....	102
18. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler .....	105
19. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld .....	106
20. Finansiell risikostyring .....	107
21. Nærstående parter .....	111
22. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer .....	112
23. Betingede utfall .....	113
24. Hendelser etter balansedagen .....	113
<b>Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2025</b> .....	<b>113</b>
<b>APM</b> .....	<b>114</b>
<b>Revisors beretning</b> .....	<b>153</b>

# Resultat

	Note	År 2025	År 2024
<i>Alle tall i TNOK</i>			
Utleie av tog	3	1 682 491	1 363 283
Andre inntekter	3	24 854	125 126
<b>Driftsinntekter</b>		<b>1 707 345</b>	<b>1 488 409</b>
Lønn og andre personalkostnader	4	88 851	69 069
Avskrivninger og nedskrivninger	5	787 111	754 705
Andre kostnader	6	348 283	318 822
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>1 224 245</b>	<b>1 142 596</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>483 100</b>	<b>345 813</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Finansinntekter	7	210 303	96 753
Finanskostnader	7, 8	-387 587	-280 012
Urealiserte verdiendringer	9	-2 268	-9 446
<b>Sum finansielle poster</b>		<b>-179 552</b>	<b>-192 705</b>
<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>303 547</b>	<b>153 108</b>
Skattekostnad	10	69 766	33 876
<b>Periodens resultat</b>		<b>233 781</b>	<b>119 232</b>
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		233 781	119 232
<b>UTVIDET RESULTAT</b>			
Årets resultat		233 781	119 232
<b>Poster som kan reklassifiseres over resultatet</b>			
Sikringsbokføring-valutasikring urealisert	11	-15 002	14 943
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	10	3 300	-3 287
Sikringsbokføring-valutasikring realisert	11	1 724	10 070
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	10	-379	-2 215
<b>Poster som ikke kan reklassifiseres over resultatet</b>			
Estimatavvik pensjoner	8	-230	-1 279
Skatt relatert til poster som ikke kan reklassifiseres	10	51	281
<b>Periodens totalresultat</b>		<b>223 245</b>	<b>137 745</b>
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		223 245	137 745

# Balanse

	Noter	31.12.2025	31.12.2024
<i>Alle tall i TNOK</i>			
<b>EIENDELER</b>			
Varige driftsmidler	5	15 246 707	13 462 308
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>15 246 707</b>	<b>13 462 308</b>
Leiefordringer og andre fordringer	12	202 409	137 226
Derivater	13	-	18 828
Kontanter og bankinnskudd	15	1 359 577	932 988
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>1 561 986</b>	<b>1 089 043</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>16 808 694</b>	<b>14 551 351</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Aksjekapital og overkurs</b>	<b>16</b>	<b>2 698 560</b>	<b>2 400 000</b>
Annen opptjent egenkapital		1 546 218	1 312 615
Sikringsreserve		-	31 044
<b>Sum egenkapital</b>		<b>4 244 778</b>	<b>3 743 660</b>
Lån	17	9 432 373	8 323 111
Utsatt skatt	10	1 051 909	925 061
Pensjonsforpliktelse	8	1 854	2 462
Gjeld på leieavtaler	18	208 780	83 063
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>10 694 916</b>	<b>9 333 697</b>
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	19	383 449	169 378
Lån	17	1 485 552	1 296 532
Derivater	13	-	8 083
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>1 869 001</b>	<b>1 473 993</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>16 808 694</b>	<b>14 551 351</b>

12. mars 2026



Jan Morten Ertsaas  
Styreleder



Espen Opedal  
Styremedlem



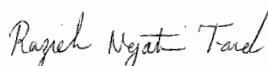
Anita Meidell  
Styremedlem



Kristin Veierød  
Styremedlem



Audun Lind-Eriksen  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



Razieh Nejati Fard  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



Øystein Risan  
Administrerende  
direktør

## Oppstilling over endringer i egenkapitalen

<i>2025 (Alle tall i TNOK)</i>	Note	Aksje- kapital	Over- kurs	Spesi- fikasjon sikrings- reserve	Opptjent egen- kapital	SUM
Egenkapital 1. januar 2025		100 000	2 300 000	31 044	1 312 615	3 743 660
Årets resultat		-	-	-	233 781	233 781
Fra utvidet resultat				-10 357	-179	-10 536
Delsum periodens resultat		-	-	-10 357	233 602	223 246
Basisjustering sikring		-	-	-18 005	-	-18 005
Transaksjoner med aksjonær						
Fusjon med Flytoget		900	297 660	-	-	298 560
Reklassifisert fra sikringsreserve		-	-	-2 682	-	-2 682
<b>Egenkapital 31. desember 2025</b>		<b>100 900</b>	<b>2 597 660</b>	<b>-</b>	<b>1 546 218</b>	<b>4 244 778</b>
<i>2024 (Alle tall i TNOK)</i>		Aksjekapital	Overkurs	Spesifi- kasjon sikrings- reserve	Opptjent egenkapital	SUM
Egenkapital 1. januar 2024		100 000	2 300 000	11 534	1 194 381	3 605 915
Årets resultat		-	-	-	119 232	119 232
Fra utvidet resultat		-	-	19 510	-998	18 512
<b>Egenkapital 31. desember 2024</b>		<b>100 000</b>	<b>2 300 000</b>	<b>31 044</b>	<b>1 312 615</b>	<b>3 743 660</b>

# Kontantstrømoppstilling

	Noter	Året 2025	Året 2024
<i>Alle tall i TNOK</i>			
Årsresultat før skatt		303 547	153 108
Finansielle poster		271 859	198 209
Andre finansposter		-54 829	22 023
Tap/(Gevinst) ved salg av driftsmidler		-1 638	-506
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	5	787 111	754 705
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon		-904	-189
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld		-78 639	-8 259
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>1 226 506</b>	<b>1 119 090</b>
Innbetaling salg av driftsmidler		2 219	506
Utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler	5	-1 049 832	-677 147
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		<b>-1 047 613</b>	<b>-676 641</b>
Betalte renter obligasjonslån	17	-394 612	-317 698
Innbetalte renter derivater	17	5 210	21 259
Betalte renter derivater	17	-9 504	-9 478
Utbetalt beredskapsprovisjon		-17 181	-4 059
Opptak av kort- og langsiktig lån	17	3 081 200	1 200 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	17	-2 400 000	-750 000
Betaling av avdrag leieforpliktelser	18	-11 456	-11 520
<b>Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter</b>		<b>253 657</b>	<b>128 504</b>
<b>Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden</b>		<b>432 553</b>	<b>570 953</b>
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	15	932 988	367 807
Valutaeffekt på kontanter og bankinnskudd		-5 964	-5 771
<b>Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt</b>		<b>1 359 577</b>	<b>932 988</b>

# 1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

## Generell informasjon

Norske tog AS ble stiftet 16. juni 2016. Norske tog Forsikring AS, som er 100 % eid av Norske tog AS ble stiftet 1.4.2025.

Alle tall i denne årsrapporten som gjelder året 2024 gjelder kun for selskapet Norske tog AS. Konsernet ble først etablert 1.4.2025.

I Meld. St. 27 (2014-2015) ble det slått fast at persontogmateriell som tidligere var eid av VyGruppen AS (tidligere NSB) skulle samles i en statlig kontrollert materielleier for å sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår.

Med virkning fra 1. april 2025 ble Flytogets 23 flytog fusjonert med Norske tog AS. Denne transaksjonen inkluderte også at de ansatte i Flytoget som har hatt hovedansvaret for oppfølging av flytogene, ble med over til Norske tog gjennom fusjonen. Med noen få unntak så har Norske tog nå eierskap til alle togsettene som brukes til persontransport med tog i Norge. Begrunnelsen for fusjonen var å styrke det samlede togtilbudet på Østlandet. Flytogets konsesjon om å drive et eget persontogtilbud til og fra Norges største flyplass går ut i 2028.

Fusjonen av flytogene har for Norske tog resultert i tilgang av driftsmidler (se note 5), økt aksjekapital (note 16) og overtakelse av lån. Fusjonen har blitt utført med skattemessig kontinuitet.

Norske tog gjorde følgende posteringer i regnskapet på fusjonstidspunktet:

Balanseposteringer (Alle tall i TNOK)	Eiendeler	Egenkapital og gjeld
Varige driftsmidler	1 162 070	
Leiefordringer og andre fordringer	48 208	
Aksjekapital		900
Overkursfond		297 660
Utsatt skatt		65 890
Pensjonsforpliktelser		2 400
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld		193 429
Kortsiktige lån		650 000
<b>Total</b>	<b>1 210 278</b>	<b>1 210 278</b>

### **Formål og virkeområdet for selskapet**

Konsernets virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Konsernets togmateriell skal tilbys på konkurransenøytrale vilkår. Konsernet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Konsernet skal ha effektiv drift.

Konsernet har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2025 ble vedtatt av styret 12. mars 2026.

Alle tall i rapporten er oppgitt i TNOK, med mindre annet fremgår av teksten.

### **Rammeverk for regnskapsavleggelsen**

Konsernregnskapet til Norske tog AS Konsern er utarbeidet i samsvar med IFRS® Accounting Standards som godkjent av EU og fortolkninger fra IFRS® fortolkningskomité (IFRIC).

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av konsernregnskapet.

Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser.

Konsernregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

### **Viktige forutsetninger og regnskapsestimater**

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

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

#### Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi.

Konsernet har langsiktig gjeld og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi.

Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimater som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningene vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

#### Varige driftsmidler

Konsernet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer konsernet anleggsmidlenes verdi og hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikatorer på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjennomføres en nedskrivningsvurdering. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn.

#### Pensjonsforpliktelser

Konsernet har en driftspensjon for ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis ansatte pensjonerer seg før de fyller 67 år.

## **Valuta**

### Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta

Regnskapet er presentert i norske kroner, som både er den funksjonelle valutaen og presentasjonsvalutaen til selskapet.

Driftsinntekter og -kostnader, innkjøp samt finansieringskostnader er i all hovedsak i NOK og EUR. Transaksjoner i fremmed valuta regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet. Valutagevinster og -tap som oppstår ved omregning av poster i fremmed valuta resultatføres.

Konsernets virksomhet drives kun i Norge.

## **Inntektsføring**

Konsernets inntekter kommer fra utleie av togmateriell. Leieavtalene klassifiseres som operasjonelle leieavtaler etter IFRS 16, og inntektene periodiseres lineært over leieperioden da utleieavtalene i sin helhet er basert på faste priser. Leieavtalene forskuddsfaktureres hver måned. Inntekter fra utleie er ikke omfattet av virkeområdet til IFRS 15; konsernet vurderer utleie av tog til persontransport til å være omfattet av IFRS 16. Grunnen til denne konklusjonen er at selskapene som opererer togene i den daglige driften har en leiekontrakt som overfører retten til å bruke den underliggende eiendelen for en periode mot et vederlag. Da kunden mottar alle de økonomiske fordelene fra bruken av eiendelene; samt at får bestemme hvordan og til hvilket formål eiendelen brukes. Andre inntekter kan komme fra flere kilder. Disse inntektene vil variere i omfang. Morselskapet Norske tog AS er i gang med store anskaffelser av nye tog, det betyr at gamle tog vil bli tatt ut av produksjonen og vil bli så mye som mulig gjenvunnet. Togene sendes til opphugging der så mye som mulig vil bli gjenbrukt, selskapet vil da få inntekt på blant annet metall. Andre inntekter kan også inkludere forsikringsoppgjør ved skader.

## **Varige driftsmidler**

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet, slik at det er klart til bruk.

Togene har en forventet levealder mellom 10-30 år. Ved anskaffelse blir togene dekomponert – selve togstammen blir avskrevet over 30 år, mens resten av toget som blant annet består av seter, gulv, diverse teknologi, etc blir avskrevet over 10-15 år.

Etterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte konsernet og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Når det gjelder balanseføring av større prosjekter så regnskapsføres dette på disse tidspunktene:

1. Betaling av forskudd ved kontraktsinngåelse klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog (se note 5)
2. Ved oppnådde fremdriftsmilepæler faktureres Norske tog (PTO) og kostnaden klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog (se note 5)

3. Ved overlevering av togsett til Norske tog AS og videre til kunde aktiveres delleveranse tog og estimert gjenværende kost som transportmiddel for avskrivning

4. Ved mottak av slutfaktura (FTO) avregnes estimert aktivering for avskrivning

Lånekostnader (såkalte byggelånsrenter) som påløper ved konstruksjon av driftsmidler aktiveres som del av anlegg under utførelse, og inngår i avskrivningsgrunnlaget. Grunnlaget for beregningen av disse lånekostnadene er den balanseførte verdien på de prosjektene det gjelder. Renta som blir brukt til beregningen er til enhver tid selskapets snittrente på låneporteføljen.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives over forventet brukstid, som er innenfor følgende intervall:

Ved enkelttilfeller kan det forekomme at noen driftsmidler har mindre levetid igjen enn de nedenfor nevnte 10 år; da vil avskrivningstiden være forventet levetid på driftsmiddelet. Mange tog vil få utført enkelte nødvendige modifikasjoner, i slike tilfeller kan avskrivningstiden bli så liten som 3 år. Avskrivningstiden for bruksrettigheter er leieperioden hvis mindre enn driftsmiddelets forventede levetid.

Kjøretøy	10 – 30 år
Bruksrettigheter (IFRS 16)	2 – 12 år

Avskrivningsmetode, driftsmidlenes brukstid, samt restverdi, vurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig. Det er ikke blitt utført noen endringer verken i 2024 eller i 2025.

Gevinst og tap ved avgang av driftsmidler resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

#### **IFRS 16 Leieavtaler**

Definisjonen av en leiekontrakt er knyttet til begrepet om kontroll av eiendelen. IFRS 16 fastsetter om kontrakten inneholder en leiekontrakt på bakgrunn av om en kunde har rett til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel i en periode mot et vederlag. På tiltredelsesdato for en leieavtale beregner Norske tog som leietaker forpliktelsen til nåverdien av fremtidige leiebetalinger. Samtidig beregnes en tilsvarende eiendel som gjenspeiler retten til å anvende den underliggende eiendelen i leieperioden (bruksrett eiendel). Leieforpliktelsen måles til nåverdien av gjenstående leiebetalinger neddiskontert ved bruk av marginal lånerente.

#### Utleie

Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. Da leietaker fullt ut har bruk-, tilgang- og alle økonomiske fordeler til de leide eiendelene i leieperioden anser vi leiekontrakten å være i henhold til IFRS 16 (operasjonell lease).

#### Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelsene til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes. For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes.

### **Nedskrivning**

Driftsmidler som avskrives testes for verdifall kun når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av salgsverdi med fradrag for salgskostnader og bruksverdi.

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

### **Derivater og sikring**

Konsernet har inngått derivater for sikring av renter og valuta for å skape forutsigbarhet i kostnader og kontantstrømmer.

Konsernet har praktisert sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet fremtidige kjøp, men ikke for sikringer tilknyttet obligasjonslån – se note 11. Derivater balanseføres til virkelig verdi på tidspunkt for inngåelse av derivatkontrakt og justeres løpende til virkelig verdi over resultatet. Endringer i virkelig verdi på inngåtte derivatkontrakter knyttet til gjeld resultatføres som finansposter.

Det er tidligere inngått valutaterminkontrakter for å valutasikre fremtidige betalinger i henhold til inngått kontrakt for midtlivsoppgradering av togsett type 72 (lokaltog) som ble inngått i EURO. Valutaterminkontraktene var innregnet til virkelig verdi. Sikringsbokføring med behandling som kontantstrømsikring ble lagt til grunn frem til derivatene forfalt i 2025.

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).

De finansielle derivatene har blitt bokført i henhold til IFRS 9.

### **Fordringer**

Fordringer inkluderer kundefordringer og måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi.

Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektivrentemetoden, fratrukket avsetning for påregnelige tap. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at selskapet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser.

### **Kontanter og bankinnskudd**

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekkmidler og spesifiseres i note 15.

Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

### **Lån**

Lån måles ved første gangs innregning til virkelig verdi justert for direkte henførbare transaksjonskostnader.

I etterfølgende perioder måles lånene som hovedregel til amortisert kost ved bruk av effektiv rentes metode slik at effektiv rente blir lik over lånets løpetid.

Konsernet har fra og med 2025 finansiert sin langsiktige gjeld gjennom statslån, som måles til amortisert kost. Det foreligger ikke rente- eller valutaswapper knyttet til gjelden, og opsjonen for måling til virkelig verdi etter IFRS 9 benyttes derfor ikke.

### **Skatt**

Periodens skattekostnad består av betalbar skatt for perioden og endring i utsatt skatt.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattevirkninger av underskudd til fremføring. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skatteregler som er vedtatt på balansedagen. Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fordelene kan benyttes.

Utsatt skattefordel og utsatt skatt motregnes dersom det foreligger juridisk rett til å motregne, og det gjelder inntektsskatt som ilegges av samme skattemyndighet for (i) samme skattepliktige foretak eller (ii) for forskjellige skattepliktige foretak hvor hensikten er å gjøre opp skatteposisjonene på netto- grunnlag.

### **Pensjonsforpliktelser**

1.1.2019 gikk Norske tog over til en innskuddsbasert plan hvor selskapet betaler et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

### **Annen kortsiktig gjeld**

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

### **Vurdering av virkelig verdi**

Konsernet måler finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi. For klassifisering av virkelig verdi benytter konsernet et system som reflekterer signifikansen av den input som brukes i utarbeidelse av målingene.

### **Nye og endrede regnskapsstandarder**

Norske tog har ikke implementert noen endringer i regnskapsperioden med virkning fra 1. januar 2025.

Endringene listet over har ingen implikasjon for tidligere regnskapsperioder, og er heller ikke forventet å ha vesentlig effekt på hverken denne eller fremtidige regnskapsperioder.

### ***Nye standarder og fortolkninger ikke implementert på nåværende tidspunkt***

Det er publisert nye regnskapsstandarder, endringer i regnskapsstandarder og fortolkninger som ikke er obligatoriske for regnskapsperioden som avsluttes 31.12.2025, og som ikke på nåværende tidspunkt er tatt i bruk av Norske tog. Følgende regnskapsstandarder, endringer og fortolkninger er ikke forventet å ha vesentlig implikasjon for selskapet i inneværende regnskapsperiode:

- IFRS 9 og IFRS 7 om klassifisering og måling av finansielle instrumenter. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2026 eller senere.
- IFRS 18 handler om presentasjon og opplysningsplikt i finansregnskapet. IFRS 18 vil erstatte IAS 1, og innføre nye krav som vil bidra til å oppnå sammenlignbarhet av den finansielle ytelsen til lignende enheter og gi mer relevant informasjon og åpenhet til brukerne. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2027 eller senere. Konsernet har klargjort regnskapet for 2026 slik at man har sammenligningsgrunnlag for regnskapet når denne standarden implementeres i 2027. Norske tog AS inngår store kontrakter i valuta (for det meste EUR). Her vil det oppstå valutaeffekter. Disse effektene vil flytte seg fra finansresultatet til driftsresultatet under IFRS 18. Det vil i tillegg være noen mindre kostnader som i 2025 ligger i finansresultatet som vil fra 2027 ligge i driftsregnskapet.

## 2. Aksjer i datterselskap

Datterselskap	Etablerings-/anskaffelsestidspunkt	Kontor adresse	Stemme-/res. Andel	Bokført investering i datter i mor-selskapet	Bokført egenkapital	Årets resultat
Norske tog Forsikring AS	01.04.2025	Oslo	100 %	220 000	207 314	-12 542

## 3. Inntektsinformasjon

### Informasjon om viktige kunder

Norske tog har 5 kunder. Trafikkkpakke 1 Sør – Oslo-Kristiansand (Go-Ahead), Trafikkkpakke 2 Nord - Oslo-Bodø (SJ Norge AS), Trafikkkpakke 3 Vest - Oslo-Bergen (Vy Tog), VyGruppen trafikkerer Østlandet, mens årets nye kunde Flytoget AS transporterer passasjerer til og fra hovedflyplassen (Oslo Lufthavn – Drammen). Disse selskapene står for 100 prosent av utleieinntektene.

Oversikt over fremtidige leieavtaler 2025	Vygruppen	Go-Ahead Norge	SJ Norge	Vy tog	Flytoget	Sum
Kontrakten utløper:	Des. 31	Des. 27	Des. 30	Des. 29	Jan. 28	
Opsjoner på lengde av kontrakt:	1+1 år		1+1 år	1+1 år		
Leieavtaler neste år (2026)	1 158 438	146 695	356 654	121 200	138 655	1 921 642
Leieavtaler de neste 1-2 år (2027)	1 417 995	136 164	342 552	114 166	138 655	2 149 531
Leieavtaler de neste 2-3 år (2028)	1 517 816		348 057	318 309	11 555	2 195 736
Leieavtaler de neste 3-4 år (2029)	1 508 397		416 807	393 411		2 318 615
Leieavtaler de neste 4-5 år (2030)	1 490 078		555 447	-		2 045 525
Leieavtaler lengre enn 5 år (2031-)	1 478 583			-		1 478 583
<b>Sum</b>	<b>8 571 307</b>	<b>282 859</b>	<b>2 019 517</b>	<b>947 085</b>	<b>288 864</b>	<b>12 109 633</b>

Regjeringen besluttet i september 2024 at Norske tog skulle overta Flytogets togmateriell. Togene ble fusjonert inn til selskapet 1. april 2025.

Jernbanedirektoratet har besluttet å ikke benytte opsjonen med trafikkkoperatør Go-Ahead fra ruteterminskiftet i desember 2027. Den 19. desember publiserte Jernbanedirektoratet at de forlenger avtalen med SJ Norge om å drifte Dovrebanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen, Raumabanen og Trønderbanen i to år fra desember 2028. Samtidig vurderer Norske tog AS det som svært sannsynlig at trafikkkavtalene for Trafikkkpakke 3 (Vy Tog AS) og Østlandet 1/Østlandet 2 vil bli forlenget. Det presiseres at det kun er Jernbanedirektoratet, som oppdragsgiver, som har myndighet til å utøve slike opsjoner.

	2025	% av utleieinnt.	2024	% av utleieinnt.
Vygruppen AS	962 587	57 %	848 978	62 %
Go-Ahead Norge AS	144 644	9 %	120 774	9 %
Flytoget AS	103 176	6 %	-	-
SJ Norge AS	333 680	20 %	283 718	21 %
Vy Tog AS	134 384	8 %	109 813	8 %
Nordlandsbanen	4 019	0,2%	-	-
<b>Sum</b>	<b>1 682 491</b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 363 283</b>	<b>100,00 %</b>

#### Andre inntekter

Andre inntekter i 2024 og 2025 består av salg av tog til gjenvinning og avsetninger mot forsikringsoppgjør fra avsporingen på Nordlandsbanen i oktober 2024, samt brann i et tog i Lodalen fra 2023 (inkludert i regnskapet i 2024). Forsikringsoppgjørene beløper seg til 125 MNOK i 2024.

## 4. Personalkostnader

(Alle tall i TNOK)	2025	2024
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	95 282	79 860
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 8)	-2 380	42
Pensjonskostnader - innskuddsbaserte pensjonsordninger	6 598	5 486
Andre personalkostnader	11 074	7 617
Andre personalkostnader - aktivering av timer på tilhørende prosjekter	-21 723	-23 936
<b>Sum</b>	<b>88 851</b>	<b>69 069</b>

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer (note 22).

	2025	2024
Gjennomsnittlig antall årsverk	75	66
Gjennomsnittlig antall ansatte	75	66

## 5. Varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger

<i>Alle tall i TNOK</i>	<b>Maskiner og utstyr</b>	<b>Transportmidler</b>	<b>Del-leveranse tog</b>	<b>Anlegg under utførelse</b>	<b>Bruksrett Eiendom</b>	<b>Sum</b>
<b>Balanse 1. januar 2025</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	161 228	15 635 488	2 589 437	675 544	129 136	19 190 833
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-125 508	-5 569 398	-	-	-33 620	-5 728 526
<b>Sum</b>	<b>35 720</b>	<b>10 066 090</b>	<b>2 589 437</b>	<b>675 544</b>	<b>95 517</b>	<b>13 462 308</b>
<b>01.01.2025</b>						
Inngående balanse	35 720	10 066 090	2 589 437	675 544	95 517	13 462 308
Tilgang	64 400	102 760	685 590	262 972	147 625	1 263 347
Tilgang-Fusjon Flytoget	-	1 159 555	-	2 515	-	1 162 070
Balanseførte renter	-	-	-	146 675	-	146 675
Tog til gjenvinning	-1 090	-25 056	-	-	-	-26 146
Tog til gjenvinning akk. avskr.	1 090	24 475	-	-	-	25 565
Årets avskrivning	-23 690	-753 074	-	-	-10 347	-787 111
<b>Sum</b>	<b>76 430</b>	<b>10 574 750</b>	<b>3 275 027</b>	<b>1 087 706</b>	<b>232 794</b>	<b>15 246 707</b>
<b>Balanse 31.12.2025</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	224 538	16 872 747	3 275 027	1 087 706	276 761	21 736 778
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-148 108	-6 297 997	-	-	-43 967	-6 490 072
<b>Sum</b>	<b>76 430</b>	<b>10 574 750</b>	<b>3 275 027</b>	<b>1 087 706</b>	<b>232 794</b>	<b>15 246 707</b>

<i>Alle tall i TNOK</i>	<b>Maskiner og utstyr</b>	<b>Transportmidler</b>	<b>Del-leveranse tog</b>	<b>Anlegg under utførelse</b>	<b>Bruksrett Eiendom</b>	<b>Sum</b>
<b>Balanse 1. januar 2024</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	159 930	15 597 111	2 139 803	382 521	72 751	18 352 117
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-102 225	-4 856 634	-	-	-23 276	-4 982 135
<b>Sum</b>	<b>57 705</b>	<b>10 740 477</b>	<b>2 139 803</b>	<b>382 521</b>	<b>49 475</b>	<b>13 369 982</b>
<b>01.01.2024</b>						
Inngående balanse	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 476	13 369 982
Tilgang	1 677	46 312	462 108	167 050	56 385	733 532
Balanseførte renter	-	-	-	113 498	-	113 498
Tog til gjenvinning	-379	-7 935	-	-	-	-8 314
Tog til gjenvinning akk. avskr.	379	7 935	-	-	-	8 314
Overført mellom anleggsgrupper	-	-	-12 474	12 474	-	-
Balanseførte renter aktivert	-	-	-	-	-	-
Årets avskrivning	-23 662	-720 699	-	-	-10 344	-754 705
<b>Sum</b>	<b>35 720</b>	<b>10 066 090</b>	<b>2 589 437</b>	<b>675 544</b>	<b>95 517</b>	<b>13 462 308</b>
<b>Balanse 31.12.2024</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	161 228	15 635 488	2 589 437	675 544	129 136	19 190 833
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-125 508	-5 569 398	-	-	-33 620	-5 728 526
<b>Sum</b>	<b>35 720</b>	<b>10 066 090</b>	<b>2 589 437</b>	<b>675 544</b>	<b>95 517</b>	<b>13 462 308</b>

Avskrivningstid benyttet

3-10 år

3-30 år

2-10 år

Konsernets tog har en forventet levealder mellom 10 til 30 år når de blir satt i trafikk. Grunnen til forskjellen i levealder er dekomponering av togene i henhold til IAS 16. Togstammen blir normalt avskrevet over 30 år, mens innsiden av togene (seter, gulv, etc) blir avskrevet over 10-15 år. Konsernet avskriver også kontormøbler, software, computere, teknisk utstyr - hvor avskrivningstiden kan bli så liten som 3 år.

**Delleveranse tog:** Delleveranse av tog består utelukkende av forskuddsbetalinger i henhold til avtaler. Her har det ikke vært noen form for fysisk leveranse av tog til Norske tog. Ved overtakelse av nye tog krediteres forskuddet som har blitt betalt og omposteres umiddelbart til anlegg under utførelse i påvente av aktivering.

**Anlegg under utførelse:** Anlegg under utførelse består av togsett som er levert til Norske tog, men enda ikke levert til operatør og tatt i bruk. Ved operatørens overtakelse av togsett aktiveres hele verdien av respektive togsett som Transportmidler og avskrivningen starter. Anlegg under utførelse inneholder også høy-kost komponenter, endringsordre eller mindre prosjekter som skal inngå i togets eller annen avtalt leveranse, og hvor levering er utført, men toget eller leveransen er ikke aktivert.

**Maskiner og utstyr:** Består av IT-systemer, IT-utstyr og inventar som ikke er direkte knyttet til togene.

**Bruksrett eiendom:** Består av leieavtaler som er regnskapsført i henhold til IFRS 16 Leiekontrakter. Leieavtalene består av leie av eiendom; de største leiekontrakter er verksteder og spor for mottak av nye tog, hovedkontor, samt mindre lokaler for kontorer, lager, etc.

Balanseførte renter for 2025 er 146 675 TNOK (2024: 113 498 TNOK). Rentesatsen for 2025 er gjennomsnittlig 3,95 % (2024: 3,70 %).

## 6. Andre kostnader

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Salgs- og administrasjonskostnader	3 620	3 334
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	9 687	6 699
Modifikasjoner	55 300	53 957
Forsikring	133 268	131 449
IT, lisenser og kommunikasjon	51 741	37 362
Andre fremmed tjenester*	11 305	9 359
Bærekraft*	3 706	1 747
Togulykke*	7 918	5 762
Fisjon flytoget*	7 590	2 067
Andre prosjekter*	37 061	51 188
Revisjon, regnskap og juridiske tjenester*	6 369	4 356
Andre driftskostnader	20 719	11 544
<b>Sum</b>	<b>348 283</b>	<b>318 822</b>

\*Disse postene er nye i 2025; 2024 noten har også endret seg i forhold til 2024 rapporten.

Hovedårsaken til økning i andre driftskostnader er først og fremst knyttet til kostnader til avsporingen på Nordlandsbanen 24.10.2024.

<b>Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Lovpålagt revisjon	1 311	697
Andre attestasjonstjenester	295	389
Andre tjenester utenfor revisjon	504	278
<b>Sum</b>	<b>2 110</b>	<b>1 364</b>

## 7. Finansielle poster

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Renteinntekter swaper	4 052	21 270
Renteinntekter bank	54 408	34 268
Andre finansinntekter	74 017	35 429
Valutagevinst	77 825	5 786
<b>Sum</b>	<b>210 303</b>	<b>96 753</b>
Rentekostnader	-412 485	-371 547
Kapitaliserte renter	146 675	113 498
Andre finanskostnader	-37 989	-10 405
Valutatap	-83 789	-11 557
<b>Sum</b>	<b>-387 587</b>	<b>-280 012</b>
Urealiserte verdiendringer (note 9)	-2 268	-9 446
<b>Sum finansielle poster</b>	<b>-179 552</b>	<b>-192 705</b>

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen i 2016 fra VyGruppen 35 332 TNOK (2024: 35 429 TNOK), samt gevinst på 36 685 TNOK i forbindelse med kontrakten for midtlivsoppgradering av Type 72 med Alstom Transport AB ble hevet og tilhørende valutaterminkontrakter ble terminert. I forbindelse med terminering av valutaterminkontraktene er det også resultatført en kostnad på 15 002 TNOK under andre finanskostnader.

Alle swapper ble avsluttet i løpet av 2025.

## 8. Pensjoner og lignende forpliktelser

### Generelt

Konsernet har pensjonsordninger knyttet til alder-, uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger og hvordan disse er organisert.

Norske tog tilbyr alle ansatte en innskuddsordning i Sparebank 1. Pensjonskostnaden for 2025 og forpliktelsen pr 31.12.25 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 1 854 TNOK (2024: 2 462 TNOK), er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 1 854 TNOK (2024: 2 462 TNOK) har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.2025. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis de ansatte vil pensjonere seg før de fyller 67 år.

## 9. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi, tallene nedenfor gjelder kun konsernets lån og ikke valutaterminene som blir ført etter sikringsbokføring. Alle derivater ble avsluttet i løpet av 2025.

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Urealisert rente og valutasikringsderivater	-2 268	-9 446
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	0	0
<b>Sum urealisert verdiendringer finansposter</b>	<b>-2 268</b>	<b>-9 446</b>

## 10. Skatter

<b>Årets skattekostnad fremkommer slik:</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-69 766	-33 876
Skattekostnad	-69 766	-33 876

<b>Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Årsresultat før skatt	303 547	153 108
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	66 780	33 684
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	162	192
Skattekostnad	69 766	33 876
Effektiv skattesats	23 %	22 %

**Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:**

<b>2025</b> (Alle tall i TNOK)	01.01.	Fusjon Flytoget	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Andre endringer	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)						
Driftsmidler	-6 857 218	-514 544	-230 047	-	-	-7 601 809
Balanseførte leieavtaler	2 833		4 329	-	-	7 162
Fordringer	-		-	-	-	-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-2 268		2 268	-	-	-
Pensjonsforpliktelse	2 462	2 400	-3 008	230	-	2 084
Sikringsbokføring-valuta	-15 002			13 278	1 724	-
Underskudd til fremføring	2 664 370	210 134	-90 655	-	27 310	2 811 159
Sum brutto midlertidige forskjeller	-4 204 823	-302 010	-317 113	13 508	29 034	-4 781 404
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	-4 204 823	-302 010	-317 113	13 508	29 034	-4 781 404
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-925 061	-66 442	-69 765	2 972	6 387	-1 051 909

**Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:**

<b>2024</b> (Alle tall i TNOK)	01.01.	Reklassi- fisering	Endret balanse 01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)						
Driftsmidler	-6 622 326		-6 622 326	-234 892	0	-6 857 218
Balanseførte leieavtaler	2 278		2 278	555	0	2 833
Fordringer	0		0	0	0	0
Verdiendring finansielle omløpsmidler	3 956	-15 670	-11 714	9 446	0	-2 268
Pensjonsforpliktelse	1 327		1 327	-144	1 297	2 462
Sikringsbokføring-valuta	-31 350	31 291	-59	0	-14 943	-15 002
Underskudd til fremføring	2 619 008	-15 621	2 603 837	71 053	-10 070	2 664 370
Sum burtto midlertidige forskjeller	-4 027 106	0	-4 027 106	-153 982	-23 734	-4 204 823
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	0				0	0
Netto midlertidige forskjeller	-4 027 106		-4 027 106	-153 982	-23 734	-4 204 823
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-885 963			-33 876	-5 221	-925 061

## 11. Sikringsbokføring

Terminkontrakter i valuta er inngått for å sikre anskaffelse i annen valuta enn norske kroner.

**Per 31. desember 2025 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:**

<i>(Alle tall i TNOK)</i>					<b>Forfall</b>		
<b>Virkelig verdi valutaterminer</b>	<b>Valuta kjøpt</b>	<b>Valuta solgt</b>	<b>Nominelt beløp EUR</b>	<b>Sum markedsverdi</b>	<b>1-6 mnd</b>	<b>6-12 mnd</b>	<b>Over 1 år</b>
Eiendel	EUR	NOK	-	-	-	-	-
Forpliktelser	EUR	NOK	-	-	-	-	-

**Per 31. desember 2024 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:**

<i>(Alle tall i TNOK)</i>					<b>Forfall</b>		
<b>Virkelig verdi valutaterminer</b>	<b>Valuta kjøpt</b>	<b>Valuta solgt</b>	<b>Nominelt beløp EUR</b>	<b>Sum markedsverdi</b>	<b>1-6 mnd</b>	<b>6-12 mnd</b>	<b>Over 1 år</b>
Eiendel	EUR	NOK	44 545	15 403	8 694	5 155	1 553
Forpliktelser	EUR	NOK	9 449	401	276	16	109

<b>Spesifikasjon sikringsreserve (alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Saldo 1.januar	31 044	11 534
Endring virkelig verdi	-13 277	25 013
Reklassifisert fra sikringsreserve	-2 682	-
Basisjustering sikring	-18 005	-
Utsatt skatt	2 921	-5 503
<b>Saldo 31.desember</b>	<b>-</b>	<b>31 044</b>

Norske tog inngikk i juli 2021 kontrakt med Alstom Transport Deutschland GmbH for midtlivsoppgradering av lokaltog Type 72, denominert i EUR. Betalingene i kontrakten ble valutasikret. Se note 1 – Prinsippnoten og note 20 finansiell risikostyring for ytterligere informasjon.

Valutasikringene er gjort basert på avtalt betalingsplan med leverandør, hvor terminkontraktene opprinnelig ble inngått mot forfallsdato på de forventede kontantstrømmene frem til desember 2025. Endringer i prosjektet håndteres på lik linje med den opprinnelige valutaeksponeringen, og behovet ble vurdert i henhold til konsernets valutastrategi og terskelverdier.

Dersom en terminkontrakt forfalt uten at tilhørende betaling ble gjennomført, ble sikringen rullert til en ny terminkontrakt eller videreført gjennom valutainnskudd i bank. Resultatet ved rullering ble regnskapsført som realisert verdiendring over utvidet resultat. I forbindelse med at kontrakten for midtlivsoppgradering av Type 72 med Alstom Transport AB ble hevet, ble tilhørende valutaterminkontrakter terminert. Etter terminering er det ikke forventet ytterligere eksponering knyttet til sikring av prosjektet.

Norske tog har som hovedprinsipp benyttet seg av sikringsbokføring for valutasikringer. Dersom sikringsbokføring ikke kan benyttes eller at sikringsforholdet ikke oppfyller kravene i standarden vil effektene av sikringsinstrumentene resultatføres under finanspostene. Ineffektivitet vil oppstå dersom det skulle skje vesentlige endringer i valutaeksponeringen, enten i form av størrelse eller tid. Terminkontraktene skal da justeres tilsvarende. I 2025 og 2024 er det ikke ført effekter fra utvidet resultat over til ordinært resultat som følge av ineffektivitet. I 2025 er det omklassifisert effekter fra utvidet resultat til ordinært resultat som følge av avslutning av sikringsforholdene for Type 72.

## 12. Leiefordringer og andre fordringer

(Alle tall i TNOK)	2025	2024
Leiefordringer	23 732	21 920
Avsetning for tap	-	-
Leiefordringer netto	23 732	21 920
Forskuddsbetalinger	18 511	7 495
Andre fordringer	160 167	107 811
<b>Sum leiefordringer og andre fordringer</b>	<b>202 409</b>	<b>137 226</b>
<b>Sum</b>	<b>202 409</b>	<b>137 226</b>

Leiefordringene i 2025 består i all hovedsak av fakturering av kostnader tilknyttet installering av ERTMS utstyr på tog.

Andre fordringer består for det meste av fordring mot forsikringsoppgjør vedrørende avsporingen på Nordlandsbanen i oktober 2024, samt fordring mot leverandør.

Refererer til note 20 for kreditt risiko og grunnen til at det ikke anses nødvendig for avsetning for tap på leiefordringer.

Konsernet har ingen forfalte fordringer per 31.12.2025.

## 13. Derivater

Sikringsobjekt	Sikrings-instrument (økonomisk sikring)	Valuta	Hoved-stol	Betale/Motta	Forfalls-dato	Måle-prinsipp lån	Rente	Regn-skapslinje
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater

Konsernet har benyttet sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet midtlivsoppgradering av lokaltog type 72. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende over utvidet resultat. Når det gjelder håndteringen av derivatene oppstått fra sikringsbokføring så viser konsernet til note 1 for prinsipiell regnskapsføring, note 20 for konsernets risikovurdering og note 11 for selve sikringsbokføringen. I forbindelse med at kontrakten for midtlivsoppgradering av Type 72 ble hevet i 2025, ble alle tilhørende valutaterminkontrakter terminert. Etter hevingen er det ikke forventet ytterligere valutaeksponering knyttet til prosjektet, og konsernet har per 31. desember 2025 ingen utestående valutaderivater.

### **Rente- og valutaswapper**

Norske tog har siden oppstart finansiert sin virksomhet primært gjennom obligasjonsmarkedet, men finansieringen skjer nå gjennom statslån. Obligasjonslån med løpetid over fem år har vært tatt opp til fast rente, mens lån med løpetid fem år eller kortere har vært tatt opp til flytende rente. Videre har Norske tog benyttet rentebytteavtaler på lån i norske kroner for å redusere renterisikoen og oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Lån i utenlandsk valuta har blitt byttet til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutaavtaler.

Alle utestående renteswapper fra 2024 forfalt i løpet av 2025, og det foreligger dermed ingen gjenværende renteeksponering som håndteres gjennom derivater per 31. desember 2025.

## 14. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember (Alle tall i TNOK)	Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Periode								
Finansielle anleggsmidler	-	-	-	-	-	-	-	-
Derivater	-	3 426	-	15 403	-	-	-	18 828
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	-	-	202 409	137 226	202 409	137 226
Kontanter og bankinnskudd					1 359 577	932 988	1 359 577	932 988
<b>Sum</b>	<b>-</b>	<b>3 426</b>	<b>-</b>	<b>15 403</b>	<b>1 561 986</b>	<b>1 070 215</b>	<b>1 561 986</b>	<b>1 089 043</b>

Forpliktelser 31. desember (Alle tall i TNOK)	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Forpliktelse til virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Periode								
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	29 735	65 068	-	-	10 888 189	9 554 576	10 917 924	9 619 644
Finansielle leieavtaler	-	-	-	-	239 958	98 351	239 958	98 351
Derivater	-	7 681	-	401	-	-	-	8 082
Leverandørgjeld og annen korts. gjeld eks. lovpålagte forpl.	-	-	-	-	376 949	181 974	376 949	181 974
<b>Sum</b>	<b>29 735</b>	<b>72 749</b>	<b>-</b>	<b>401</b>	<b>11 505 096</b>	<b>9 834 901</b>	<b>11 534 831</b>	<b>9 908 051</b>

Alle lån og derivater målt til virkelig verdi ligger på nivå 2.

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
Luxembourg SE	NO0010703556	500 MNOK	18.02.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115495	750 MNOK	15.10.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635428	1150 MNOK	20.01.2027	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010823792	750 MNOK	12.06.2028	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870017	900 MNOK	11.12.2029	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115487	1250 MNOK	05.10.2030	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851890	900 MNOK	28.02.2033	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0013161943	1200 MNOK	20.02.2034	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851908	900 MNOK	01.03.2038	Amortisert kost

Statslån	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
Statslån	N/A	1050 MNOK	25.08.2032	Amortisert kost
Statslån	N/A	950 MNOK	25.08.2035	Amortisert kost
Statslån	N/A	381,2 MNOK	25.08.2035	Amortisert kost

## 15. Kontanter og bankinnskudd

(Alle tall i TNOK)

	2025	2024
Kontanter og bankinnskudd	1 359 577	932 988

Herav bundne skattetrekksmidler 9 419 TNOK (2024: 7 958 TNOK).

## 16. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Ordinære aksjer (TNOK)	Overkurs (TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2025	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Fusjon - Flytoget	-	900	297 659	298 559
Aksjer 31. desember 2025	100	100 900	2 597 660	2 698 560

Selskapet har kun en aksjeklasse, hver aksje pålydende NOK 1.009.000,-

## 17. Lånegjeld

<b>Langsiktige lån (Alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	1 488	29 735
Obligasjonslån målt til amortisert kost	7 049 685	8 293 376
Statslån målt til amortisert kost	2 381 200	-
<b>Sum</b>	<b>9 432 373</b>	<b>8 323 111</b>
<b>Kortsiktige lån (Alle tall i TNOK)</b>		
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til virkelig verdi	28 248	35 332
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til amortisert kost		-
Obligasjonslån	1 457 304	1 261 200
<b>Sum</b>	<b>1 485 552</b>	<b>1 296 532</b>
<b>Sum lån</b>	<b>10 917 925</b>	<b>9 619 644</b>

<b>Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2025 (Alle tall i TNOK)</b>	<b>Sum</b>	<b>Kortsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Kortsiktig gjeld-amort. kost</b>	<b>Langsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Langsiktig gjeld-amort. kost</b>
Inngående balanse	9 619 644	35 332	1 261 200	29 735	8 293 376
Opptak av nye lån*	3 081 200	-	50 000	-	3 031 200
Fusjonsbalanse - Flytoget	650 000	-	650 000	-	-
Nedbetaling av lån*	-2 400 000	-	-1 750 000	-	-650 000
Reklassifisering av lån	-	-	1 250 000	-	-1 250 000
Amortisering**	-29 023	-7 085		-28 248	6 309
Betalte renter lån*	-394 612	-	-394 612	-	-
Innbetalte renter derivater*	5 210	-	5 210	-	-
Betalte renter derivater*	-9 504	-	-9 504	-	-
Påløpte renter	395 011	-	395 011	-	-
<b>Sum lån</b>	<b>10 917 925</b>	<b>28 248</b>	<b>1 457 304</b>	<b>1 488</b>	<b>9 430 885</b>

\*Endringer med kontantstrømeffekt

\*\*I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra VyGruppen AS, overtok Norske tog AS obligasjonslån. Den virkelige verdien var høyere enn nominell verdi. Denne forskjellen har selskapet amortisert siden overtakelsen. Denne amortiseringen blir fullført i løpet av januar 2027.

Nye lån inkluderer 650 000 TNOK som ble fusjonert inn fra Flytoget.

<b>Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2024 (Alle tall i TNOK)</b>	<b>Sum</b>	<b>Kortsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Kortsiktig gjeld-amort. kost</b>	<b>Langsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Langsiktig gjeld-amort. kost</b>
Inngående balanse	9 162 926	35 429	919 054	65 068	8 143 376
Opptak av nye lån*	1 200 000	-	-	-	1 200 000
Nedbetaling av lån*	-750 000	-	-750 000	-	-
Reklassifisering av lån	-	-	1 050 000	-	-1 050 000
Amortisering**	-35 429	-97	-	-35 332	-
Betalte renter lån*	-317 698	-	-317 698	-	-
Innbetalte renter derivater*	21 259	-	21 259	-	-
Betalte renter derivater*	-9 478	-	-9 478	-	-
Påløpte renter	348 063	-	348 063	-	-
<b>Sum lån</b>	<b>9 619 644</b>	<b>35 332</b>	<b>1 261 200</b>	<b>29 735</b>	<b>8 293 376</b>

Betalte renter inkluderer derivatkontantstrømmene som vist i kontantstrømmen.

\*Endringer med kontantstrømeffekt

\*\* I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra VyGruppen AS, overtok Norske tog AS obligasjonslån. Den virkelige verdien var høyere enn nominell verdi. Denne forskjellen har selskapet amortisert siden overtakelsen. Denne amortiseringen er fullført i løpet av januar 2027.

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

Fra 2025 har konsernet tatt i bruk statlig lånefinansiering. Statslånene gis fra Samferdselsdepartementet og er en del av en ny finansieringsmodell som over tid skal erstatte konsernets markedsbaserte obligasjonsfinansiering.

Norske tog har en syndikert trekkfasilitet på 6 000 MNOK som har et covenantskrav om minimum egenkapitalandel på 20 %. Deltakerne i trekkfasiliteten består av Danske Bank, SEB, Handelsbanken og Swedbank, hvor Nordea fungerer som Agent.

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

<b>Forfall kortsiktige lån er som følger</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
6 måneder eller mindre	500 000	400 000
Over 6 måneder	750 000	650 000
<b>Forfall for langsiktige lån er som følger</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Mellom 1 og 2 år (år 2027)	1 150 000	1 250 000
Mellom 2 og 5 år (årene 2028-2030)	2 900 000	2 800 000
Over 5 år (fra 2031->)	5 381 200	4 250 000
<b>Gjennomsnittlig rente på balansedagen var som følger i %</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Obligasjonslån og statslån	3,95	3,69

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2025.

Alle lån i konsernet er i valutaen NOK per 31.12.2025.

<b>Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	<b>2025</b>
<b><i>Flytende rente</i></b>	
- Utløper innen ett år	-
- Utløper etter mer enn ett år	6,000,000
<b>Sum</b>	<b>6 000 000</b>

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

I januar 2025 signerte selskapet en ny 3-årig kredittfasilitet på 6 000 000 TNOK. Avtalen inneholder forlengelsesopsjoner på 1+1 år samt opsjoner for økning av kredittrammen med inntil ytterligere 3 000 000 TNOK. Inkludert opsjoner så løper kredittfasiliteten fram til januar 2030.

## 18. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler

Leieavtalene består i leie av eiendom; de største leiekontrakter er leie av hovedkontor, verksteder for mottak av nye tog, samt mindre lokaler for kontorer, lager, etc.

<b>LEIEAVTALER</b>		
	<b>Gjeld</b>	<b>Eiendel</b>
<b>Spesifikasjon av periodens bevegelse 2025</b>		
<b>Sum inngående balanse leasing forpliktelse / rett til bruk av eiendel 1. januar</b>	<b>98 351</b>	<b>95 518</b>
Avdrag	-11 456	-
Rentekostnader	5 437	-
Avskrivninger	-	-10 347
Aktivering av kostnader	-13 292	-13 292
Innregning og endring i avtaler	160 917	160 917
Endring i leieavtaler	-	-
<b>Sum utgående balanse 31. desember</b>	<b>239 958</b>	<b>232 795</b>
<b>Spesifikasjon av periodens bevegelse 2024</b>		
	<b>Gjeld</b>	<b>Eiendel</b>
<b>Sum inngående balanse leasing forpliktelse / rett til bruk av eiendel 1. januar</b>	<b>51 754</b>	<b>49 475</b>
Avdrag	-11 520	-
Rentekostnader	1 731	-
Avskrivninger	-	-10 344
Aktivering av kostnader	-1 456	-1 456
Innregning og endring i avtaler	57 842	57 842
Endring i leieavtaler	-	-
<b>Sum utgående balanse 31. desember</b>	<b>98 351</b>	<b>95 518</b>
<b>Gjeld innarbeidet i balansen</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Kortsiktig gjeld	31 178	15 288
Langsiktig gjeld	208 780	83 063
<b>Sum gjeld innarbeidet i balansen</b>	<b>239 958</b>	<b>98 351</b>
Snitt av diskonteringsrenten er 3,23 %		
<b>Andre opplysninger</b>		
<b>Leieavtaler ikke innregnet</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler*	9 600	144
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	71	258
<b>Sum</b>	<b>9 671</b>	<b>401</b>

\*Innleie av lokførere brukt til testkjøring er 8 874 TNOK

For nærmere spesifikasjon av effektene vedrørende bruksrettighet av eiendelen i balansen og resultatregnskapet, se note 5 varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger.

## Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelse til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes.

For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes. Det vil ikke lenger være en forskjell på behandling av finansielle og operasjonelle leieavtaler.

Leieforpliktelsen måles til nåverdien av faste leiebetalinger over leieperioden. De betalingene som er knyttet til en indeks eller lignende baseres på den relevante faktor på innregningstidspunktet.

Konsernet har valgt å benytte unntaksregelen ved at leie for kortsiktige leieavtaler med inntil 12 måneders varighet og for avtaler med lav verdi kostnadsføres direkte i resultatregnskapet.

For kontrakter som også inkluderer andre produkt- eller tjenesteleveranser har konsernet valgt å kostnadsføre disse kostnadene som driftskostnad separat fra leiekomponenten.

Ved fastsettelse av leieperiode er uoppsigelig leieperiode justert for forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det er rimelig sikkert selskapet vil benytte, lagt til grunn.

Det foretas vurdering av nedskrivningsbehov i henhold til IAS 36 for balanseført bruksrettighet med særskilt vurdering av hvordan tilhørende leieforpliktelse skal medtas i vurderingen.

## 19. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Leverandørgjeld	189 149	60 418
Skyldig offentlige avgifter	43 229	26 172
Kortsiktig gjeld leieavtaler (IFRS 16)	31 178	15 288
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	119 893	67 501
<b>Sum</b>	<b>383 449</b>	<b>169 378</b>

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inkluderer fremtidige togleveranser, avsatte feriepenger og kostnadsavsetninger på ikke mottatte fakturaer.

## 20. Finansiell risikostyring

### Kapitalforvaltning

Konsernets mål for kapitalforvaltningen er lav risiko og trygg fortsatt drift.

Konsernet skal til enhver tid ha en gitt basislikviditet. I kortere perioder ved låneopptak kan likviditeten være høyere. Innenfor konsernets vedtatte rammer og retningslinjer for kapitalforvaltning er målet å maksimere avkastningen av den forvaltede likviditeten hensyntatt risiko, sikkerhet og likviditet. Rentebærende investeringer skal hensynta konsernets vedtatte rammer for rentebærende produkter og likviditetsrisiko, renterisiko og kreditt- og motpartsrisiko.

Konsernet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid. Konsernet har ikke hatt kortsiktige plasseringer utover innskudd i bank i 2024 eller i 2025.

Norske tog konsernet skal være et solid konsern med lave finansieringskostnader. Konsernets langsiktige låneopptak er fra 2025 finansiert gjennom statslån. Standard & Poor's har gitt konsernet (gjennom morselskapet Norske tog AS) kredittrating for langsiktige låneopptak på henholdsvis AA- (positive), som er en god kredittvurdering.

### *Norske tog Forsikring AS (Captive)*

Norske tog Forsikring AS er etablert som konsernets egenforsikringsselskap og fikk konsesjon til å drive skadeforsikringsvirksomhet i 2025, med operativ drift fra 1. januar 2026. Selskapet er heleid av Norske tog AS og tilbyr tilpassede og kostnadseffektive forsikringsløsninger for morselskapet. Fra 2026 har captivet utstedt sin første polise og overtatt forsikringsrisiko knyttet til PDBI All Risk-dekningen, som omfatter tingskade- og avbruddsdekning (skader på togmateriell og driftstap). Captivet er solid kapitalisert og opererer innenfor tydelige rammer gjennom Solvens II-regelverket, konsernets styringsdokumenter og et etablert reassuranseprogram. For konsernet innebærer dette en kontrollert og lav til moderat forsikringsrelatert risiko. I 2025 stod kapitalen plassert på bankkonto.

### Finansielle risikofaktorer

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisisiko), kredittisiko og likviditetsrisiko. Konsernets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimere de potensielle negative effektene på konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike prosjektene.

## Markedsrisiko

### Valutarisiko

Valutarisiko er risiko for at svingninger i valutakursen fører til endringer i konsernets resultat, balanse eller kontantstrømmer.

Konsernet opererer i Norge og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK gjennom finansielle sikringsavtaler, eller at valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer dekkes av den norske stat.

Fra 2025 har Norske tog ikke lån i utenlandsk valuta, selskapet er derved ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

### **Sensitivitetsvurderinger for valutarisiko per 31.12.2025**

Valutarisiko beregnes med utgangspunkt i anskaffelser i utenlandsk valuta med tilhørende valutaterminer. Norske tog har per 31.12.2025 ingen utestående valutaterminer.

Konsernet (gjennom morselskapet Norske tog AS) inngår i utgangspunktet større anskaffelser i utenlandsk valuta. I 2021 ble det inngått kontrakt i Euro for oppgradering av Type 72 (36 togsett). Kontrakten ble sikret med valutaterminer og selskapet har benyttet seg av sikringsbokføring frem til sikringene ble terminert i 2025. Konsernet følger opp valutaeksponering i prosjekter og gjøre risikovurdering av konsekvenser og tiltak løpende.

I 2022 ble kontrakten for anskaffelse av nye lokaltog inngått i Euro, og i 2023 ble kontraktene for opsjon 1 av nye lokaltog og anskaffelse av nye fjerntog inngått i Euro. Kontraktene vil ikke valutasikres da den norske stat er selvassurandør og ikke ønsker at selskapet skal valutasikre anskaffelsen. Norske tog vil få dekket ekstra kostnader med hensyn til valuta gjennom økt leieinntekt og justert restverdigaranti for anskaffelsene.

### **Renterisiko**

Renterisiko er risiko for et finansielt instruments virkelige verdi eller fremtidige kontantstrømmer vil svinge på grunn av endringer i markedsrenten.

Konsernet er eksponert for rentendringer gjennom konsernets låneavtaler og har historisk benyttet rentebytteavtaler for å redusere renterisiko og oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige rentøkninger og skape større forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanserenter anses som lav siden konsernet har en høy fastrenteandel. Konsernet har per 31.12.2025 ingen utestående rentederivater.

Konsernet har som mål å sikre minimum 70 % av renter og 100 % av valuta i låneporteføljen. Per 31.12.2025 er 7 % av konsernets totale låneportefølje eksponert mot flytende rente; hvor de flytende rentesatsene er basert på 3M NIBOR + margin.

### **Sensitivitetsvurderinger for renterisiko per 31.12.2025**

Sensitivitetsanalysen viser effekten på resultatet av rimelige mulige endringer i markedsrenten per balansedagen.

Analysen omfatter endret rentekostnad på konsernets flytende renteeksponering over en 12-måneders periode.

Lånene er målt til amortisert kost, og endringer i markedsrenten påvirker dermed ikke balanseført verdi av lånene.

En parallell økning i markedsrenten på 50 basispunkter ville isolert sett gitt en estimert økning i rentekostnader og tilsvarende negativ effekt på resultat før skatt på 1,8 MNOK over kommende 12-måneders periode.

Ettersom konsernet ikke har betydelige rentebærende eiendeler, er konsernets resultat og kontantstrøm fra driften i hovedsak uavhengig av endringer i markedsrenten utover effekten på rentekostnader.

### **Likviditetsrisiko**

Likviditetsrisiko er manglende evne til rettidig innfrielse av løpende økonomiske forpliktelser.

Konsernets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter, ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm. Konsernet reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved spredt forfallsstruktur, finansiering gjennom statslån, samt tilgang til tilstrekkelig finansiering gjennom statens lånerammer for å dekke planlagt drifts-, investerings-, og

refinansieringsbehov innenfor det enkelte budsjettår. Per 31. desember 2025 består likviditetsreserven av bankinnskudd, og en kommittert trekkfasilitet på 6 000 000 TNOK som forfaller i januar 2028, og som var ubenyttet på balansedagen. Trekkfasiliteten har vært ubenyttet siden inngåelse i januar 2025.

Konsernet har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt konsernet kredittranger for langsiktig låneopptak på henholdsvis AA- (positive), som gir konsernet tilgang på rimelig finansiering gjennom statslån. Ikke mer enn 25% av konsernets gjeld skal forfalle til betaling innenfor en 12 måneders periode, og gjennomsnittlig gjenværende løpetid (durasjon) på låneporteføljen skal være ca. 3-6 år.

### Finansielle forpliktelser og forfallsstruktur

Opplysningene om likviditetsrisiko omfatter konsernets rentebærende lån i henhold til IFRS 7 og viser de tilhørende ikke-diskonterte, kontraktsfestede kontantstrømmene fordelt på gjenværende løpetid. Forfallstabellen gir et bilde av konsernets eksponering mot likviditetsrisiko knyttet til tidspunktet for fremtidige betalingsforpliktelser og benyttes som grunnlag for vurdering av konsernets evne til å innfri sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller.

Tabellen viser fremtidige forfall for konsernets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2025:

Likviditetsrisiko (Alle tall i TNOK)	< 1 år	1 - 2 år (2027)	2 - 5 år (2028-2030)	> 5 år
Finansielle forpliktelser				
Lån	1 250 000	1 150 000	2 900 000	5 381 200
Derivater				
Fremtidige rentebetalinger	421 711	368 722	880 905	1 010 588
Kontraktuelle forpliktelser:				
Andre forpliktelser	27 086	22 365	62 526	56 878
Nye tog	1 004 698	5 404 161	6 283 509	-
Varige driftsmidler	307 871	243 034	206 478	-

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2025.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2024:

Likviditetsrisiko (Alle tall i TNOK)	< 1 år	1 - 2 år (2026)	2 - 5 år (2027-2029)	> 5 år
Finansielle forpliktelser				
Lån	1 050 000	1 250 000	2 800 000	4 250 000
Derivater	2 268	-	-	-
Fremtidige rentebetalinger	345 219	317 225	651 650	807 708
Kontraktuelle forpliktelser:				
Andre forpliktelser	34 853	32 139	49 601	55 050
Nye tog	836 400	3 778 600	8 124 950	313 900
Varige driftsmidler	496 732	540 857	664 341	109 000

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2024.

### Kredittrisiko

Kredittrisiko er det tap som konsernet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Konsernets eksponering for kredittrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.

Konsernet har per 31.12.2025 fem store kunder, VyGruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS, Vy Tog AS og Flytoget AS (ny kunde i 2025). VyGruppen AS (som eier 100 % av Vy tog AS og Flytoget AS) er eid 100 % av Samferdselsdepartementet.

Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir overvåket løpende og konsernet har avtaler som regulerer juridiske motregnings rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med banker hvor det inngås finansielle derivater.

Når man har overskuddslikviditet, kan den bli plassert i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid.

<b>Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende: (Alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Bankinnskudd	1 359 577	932 988
Finansielle derivater	-	3 426
Leiefordringer og andre kortsiktige fordringer	202 409	137 226
<b>Sum</b>	<b>1 561 986</b>	<b>1 073 640</b>

## 21. Nærstående parter

Konsernet har følgende nærstående parter:

### Eier

Samferdselsdepartementet er 100 % eier av Norske tog. Andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet vil være nærstående part med konsernet, dette gjelder både VyGruppen, Bane NOR og andre selskaper.

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

### Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av konsernet (se note 22 ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer).

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

<b>Salg av varer og tjenester</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Salg av andre varer og tjenester	1 200 147	958 791
<b>Sum</b>	<b>1 200 147</b>	<b>958 791</b>

<b>Kjøp av varer og tjenester</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Kjøp av varer og tjenester	144 689	53 080

Kostnadene er for det meste relatert til modifikasjoner på tog samt leiekostnader på bygg (leiekostnadene er i all hovedsak relatert til mottak av nye tog). Modifikasjoner er kostnadsført på «Andre kostnader» i resultatregnskapet. I tillegg er det installasjon av nytt digitalt signalsystem på togene (ERTMS) som aktiveres på togene.

Mellomværende med nærstående parter som følge av kjøp og salg av varer og tjenester:

<b>Fordringer på</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	23 674	28 450
<b>Sum</b>	<b>23 674</b>	<b>28 450</b>

Fordringene er i all hovedsak relatert til nytt digitalt signalsystem på togene (ERTMS).

<b>Gjeld til</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	9 422	14 964
<b>Sum</b>	<b>9 422</b>	<b>14 964</b>

Gjeld til nærstående parter gjelder i all hovedsak modifikasjoner utført på togene.

### Lån til nærstående parter:

Det er ingen lån til nærstående parter.

## 22. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer

<b>Styremedlemmer</b> (Alle tall i TNOK)		<b>2025</b>	<b>2024</b>
Jan Morten Ertsaas	Styreleder	432	410
Espen Opedal	Styremedlem	289	274
Anita Meidell	Styremedlem	403	240
Kristin Veierød	Styremedlem	204	99
Berit Gjeruldsen	Ansattes representant	-	10
Razieh Nejati Fard	Ansattes representant	102	87
Vidar Larsen	Ansattes representant	11	97
Audun Lind-Eriksen	Ansattes representant	91	-
<b>Sum</b>		<b>1 532</b>	<b>1 217</b>

### 2025

<b>Ledelsen</b> (Alle tall i TNOK)	<b>Tittel</b>	<b>Lønn inkl. feriepenger</b>	<b>Andre ytelser</b>	<b>Sum betalte ytelser</b>	<b>Pensjonspremie</b>
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 760	138	2 898	146
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 992	56	2 048	146
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	2 054	18	2 072	146
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 841	21	1 862	146
Thomas Berntsen	Teknisk Direktør	1 354	100	1 454	110
<b>Sum</b>				<b>10 334</b>	

Administrerende direktør økte lønnen med 229 TNOK fra 2 531 TNOK i 2024 til 2 760 TNOK i 2025.

Vi henviser til retningslinjer på lederlønn som er publisert på selskapets nettsider. I tillegg henviser vi til lederlønnrapporten som er en egen rapport i årsrapporten 2025.

### 2024

<b>Ledelsen</b> (Alle tall i TNOK)	<b>Tittel</b>	<b>Lønn</b>	<b>Andre ytelser</b>	<b>Sum betalte ytelser</b>	<b>Pensjonspremie</b>
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 531	138	2 669	140
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 900	57	1 957	140
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	1 844	15	1 859	140
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 744	21	1 765	140
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 497	15	1 512	140
<b>Sum</b>				<b>9 762</b>	

Vi henviser til retningslinjer på lederlønn som er publisert på selskapets nettsider. I tillegg henviser vi til lederlønnrapporten som er en egen rapport i årsrapporten 2025.

## 23. Betingede utfall

I juli 2025 hevet konsernet kontrakten med Alstom knyttet til midtlivsoppgraderingen av Type 72-togsettene (MLU72). Etter hevingen har partene motstridende krav. Konsernet vurderer hevingen som rettmessig, men per balansedagen foreligger det ikke tilstrekkelig grunnlag til å beregne et pålitelig estimat for netto økonomisk effekt av et eventuelt oppgjør.

## 24. Hendelser etter balansedagen

Togprodusenten Alstom Transport har i februar 2026 satt testing av Norske togs nye lokaltog, type N05, på pause. Dette skyldes at det er avdekket svakheter på en del i boggi under laboratorietester. Hvordan dette påvirker fremdriften i prosjektet er fortsatt uklart.

Norske tog har et pågående arbeid med levetidsforlengelse av togene som i dag benyttes i trafikk på Østlandet (og Jærbanen), og det er gjort en rekke oppgraderingstiltak på 69 – og 72-togene. Norske tog jobber nå for å finne ytterligere tiltak for å få dagens tog mer driftsstabile dersom leveransen av tog skulle bli mer forsinket.

## Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2025

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

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2025 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av konsernets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvise oversikt av viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet.

Oslo, 12. mars 2026



**Jan Morten Ertsaas**  
Styreleder



**Espen Opedal**  
Styremedlem



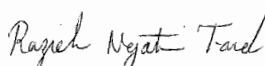
**Anita Meidell**  
Styremedlem



**Kristin Veierød**  
Styremedlem



**Audun Lind-Eriksen**  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



**Razieh Nejati Fard**  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



**Øystein Risan**  
Administrerende  
direktør

# APM

## **Avkastning på bokført egenkapital:**

Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (233.781/3.743.660=6,2 %)

Et nøkkeltall for lønnsomhet som viser forholdet mellom selskapets egenkapital og årsresultatet. Norske tog bruker dette nøkkeltallet for å måle avkastningen som genereres til eierne. Nøkkeltallet avkastning på egenkapitalen er også en del rammeverket for grønne obligasjoner og vil dermed også være viktig fremover.

## **Egenkapitalandel:**

Total egenkapital i slutten av perioden/totalbalanse (4.244.778/16.808.642=25,3 %)

Nøkkeltallet sier noe om selskapets soliditet. Egenkapitalandelen er også viktig å overvåke løpende siden selskapet har en syndikert trekkfasilitet på 6 000 MNOK med tilhørende covenants krav på minimum egenkapitalandel på 20 %. En sunn egenkapitalandel er også viktig for å kunne realisere målene knyttet til investeringer i nye tog og oppgraderinger av dagens togmateriell.

## **Driftsresultat:**

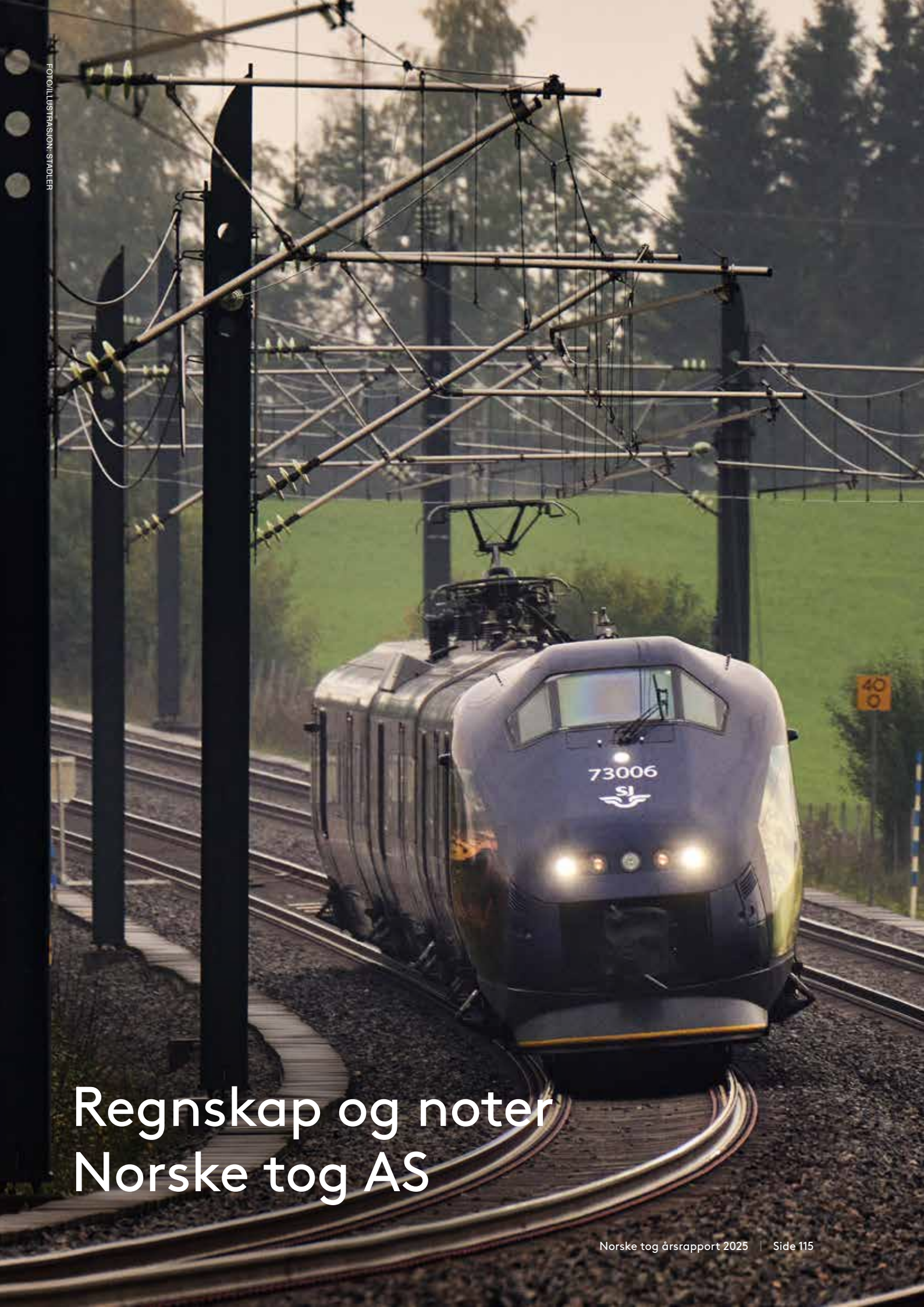
Driftsinntekter minus driftskostnader: (1.707.345-1.224.245=483.100)

Nøkkeltallet viser selskapets resultat fra den underliggende driften for en gitt periode. Siden nøkkeltallet ikke inkluderer finansieringskostnader og -inntekter gir det et bilde på hvor god den underliggende driften i selskapet er, uavhengig av om driften er finansiert av eierne gjennom egenkapital eller eksternt finansiert gjennom obligasjoner og gjeld. For en avstemming av driftsresultatets forhold til årsresultatet vises det til selskapets resultatoppstilling.

## **Arbeidskapital:**

Sum omløpsmidler minus sum kortsiktig gjeld: (1.561.986-1.869.001=-307.015)

Selskapets arbeidskapital er viktig for å overvåke den kortsiktige likviditeten og for å kunne ha noe fleksibilitet i den løpende driften. Arbeidskapital er også et viktig måltall i selskapets eksterne kredittvurderinger.



# Regnskap og noter Norske tog AS

# Innhold i regnskapet

<b>Resultat .....</b>	<b>117</b>
<b>Balanse .....</b>	<b>118</b>
<b>Oppstilling over endringer i egenkapitalen .....</b>	<b>119</b>
<b>Kontantstrømoppstilling .....</b>	<b>120</b>

## **Noter for årsregnskapet 2025**

1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene .....	121
2. Aksjer i datterselskap.....	127
3. Inntektsinformasjon .....	128
4. Personalkostnader .....	129
5. Varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger .....	130
6. Andre kostnader.....	132
7. Finansielle poster.....	133
8. Pensjoner og lignende forpliktelser .....	133
9. Urealiserte verdiendringer .....	134
10. Skatter.....	134
11. Sikringsbokføring.....	136
12. Leiefordringer og andre fordringer .....	138
13. Derivater .....	138
14. Finansielle instrumenter etter kategori.....	140
15. Kontanter og bankinnskudd .....	141
16. Aksjekapital og overkurs.....	141
17. Lånegjeld.....	142
18. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler .....	145
19. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld .....	146
20. Finansiell risikostyring .....	147
21. Nærstående parter .....	151
22. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer.....	152
23. Betingede utfall.....	153
24. Hendelser etter balansedagen .....	153

<b>Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2025 .....</b>	<b>153</b>
<b>APM.....</b>	<b>154</b>
<b>Revisors beretning .....</b>	<b>155</b>

# Resultat

	Note	År 2025	År 2024
<i>Alle tall i TNOK</i>			
Utleie av tog	3	1 682 491	1 363 283
Andre inntekter	3	27 633	125 126
<b>Driftsinntekter</b>		<b>1 710 124</b>	<b>1 488 409</b>
Lønn og andre personalkostnader	4	86 692	69 069
Avskrivninger og nedskrivninger	5	787 089	754 705
Andre kostnader	6	334 467	318 822
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>1 208 248</b>	<b>1 142 596</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>501 876</b>	<b>345 813</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Finansinntekter	7	204 055	96 753
Finanskostnader	7, 8	-387 574	-280 012
Urealiserte verdiendringer	9	-2 268	-9 446
<b>Sum finansielle poster</b>		<b>-185 787</b>	<b>-192 705</b>
<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>316 089</b>	<b>153 108</b>
Skattekostnad	10	69 702	33 876
<b>Periodens resultat</b>		<b>246 387</b>	<b>119 232</b>
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		246 387	119 232
<b>UTVIDET RESULTAT</b>			
Årets resultat		246 387	119 232
<b>Poster som kan reklassifiseres over resultatet</b>			
Sikringsbokføring-valutasikring urealisert	11	-15 002	14 943
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	10	3 300	-3 287
Sikringsbokføring-valutasikring realisert	11	1 724	10 070
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	10	-379	-2 215
<b>Poster som ikke kan reklassifiseres over resultatet</b>			
Estimatavvik pensjoner	8	-230	-1 279
Skatt relatert til poster som ikke kan reklassifiseres	10	51	281
<b>Periodens totalresultat</b>		<b>235 852</b>	<b>137 745</b>
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		235 852	137 745

# Balanse

	Noter	31.12.2025	31.12.2024
<i>Alle tall i TNOK</i>			
<b>EIENDELER</b>			
Varige driftsmidler	4	15 246 687	13 462 308
Aksjer i datterselskap	2	220 000	-
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>15 466 687</b>	<b>13 462 308</b>
Leiefordringer og andre fordringer	12	202 357	137 226
Derivater	13, 14	-	18 828
Kontanter og bankinnskudd	15	1 151 403	932 988
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>1 353 760</b>	<b>1 089 043</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>16 820 448</b>	<b>14 551 351</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Aksjekapital og overkurs</b>	<b>16</b>	<b>2 698 560</b>	<b>2 400 000</b>
Annen opptjent egenkapital		1 558 824	1 312 615
Sikringsreserve		-	31 044
<b>Sum egenkapital</b>		<b>4 257 384</b>	<b>3 743 660</b>
Lån	17	9 432 373	8 323 111
Utsatt skatt	10	1 051 845	925 061
Pensjonsforpliktelser	8	1 854	2 462
Gjeld på leieavtaler	18	208 780	83 063
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>10 694 852</b>	<b>9 333 697</b>
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	19	382 661	169 378
Lån	17	1 485 552	1 296 532
Derivater	13	-	8 083
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>1 868 213</b>	<b>1 473 993</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>16 820 448</b>	<b>14 551 351</b>

Oslo, 12. mars 2026



Jan Morten Ertsaas  
Styreleder



Espen Opedal  
Styremedlem



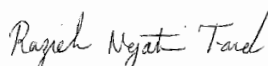
Anita Meidell  
Styremedlem



Kristin Veierød  
Styremedlem



Audun Lind-Eriksen  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



Razieh Nejati Fard  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



Øystein Risan  
Administrerende  
direktør

## Oppstilling over endringer i egenkapitalen

<i>2025 (Alle tall i TNOK)</i>	Note	Aksje- kapital	Over- kurs	Spesi- fikasjon sikrings- reserve	Opptjent egen- kapital	SUM
Egenkapital 1. januar 2025		100 000	2 300 000	31 044	1 312 615	3 743 660
Årets resultat		-	-	-	246 387	246 387
Fra utvidet resultat				-10 357	-179	-10 536
Delsum periodens resultat		-	-	-10 357	246 208	235 852
Basisjustering sikring		-	-	-18 005	-	-18 005
Transaksjoner med aksjonær						
Fusjon med Flytoget		900	297 660	-	-	298 560
Reklassifisert fra sikringsreserve		-	-	-2 682	-	-2 682
<b>Egenkapital 31. desember 2025</b>		<b>100 900</b>	<b>2 597 660</b>	<b>-</b>	<b>1 558 824</b>	<b>4 257 384</b>
<i>2024 (Alle tall i TNOK)</i>		Aksjekapital	Overkurs	Spesifi- kasjon sikrings- reserve	Opptjent egenkapital	SUM
Egenkapital 1. januar 2024		100 000	2 300 000	11 534	1 194 381	3 605 915
Årets resultat		-	-	-	119 232	119 232
Fra utvidet resultat		-	-	19 510	-998	18 512
<b>Egenkapital 31. desember 2024</b>		<b>100 000</b>	<b>2 300 000</b>	<b>31 044</b>	<b>1 312 615</b>	<b>3 743 660</b>

# Kontantstrømoppstilling

	Noter	Året 2025	Året 2024
<i>Alle tall i TNOK</i>			
Årsresultat før skatt		316 089	153 108
Finansielle poster		271 859	198 209
Andre finansposter		-54 829	22 023
Tap/(Gevinst) ved salg av driftsmidler		-1 638	-506
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	5	787 089	754 705
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon		-904	-189
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld		-79 374	-8 259
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>1 238 292</b>	<b>1 119 090</b>
Innbetaling salg av driftsmidler		2 219	506
Investering i datterselskap	2	-220 000	
Utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler	5	-1 049 789	-677 147
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		<b>-1 267 569</b>	<b>-676 641</b>
Betalte renter obligasjonslån		-394 612	-317 698
Innbetalte renter derivater		5 210	21 259
Betalte renter derivater		-9 504	-9 478
Utbetalt beredskapsprovisjon		-17 181	-4 059
Opptak av kort- og langsiktig lån	17	3 081 200	1 200 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	17	-2 400 000	-750 000
Betaling av avdrag leieforpliktelser	18	-11 456	-11 520
<b>Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter</b>		<b>253 657</b>	<b>128 504</b>
<b>Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden</b>		<b>224 380</b>	<b>570 953</b>
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	15	932 988	367 807
Valutaeffekt på kontanter og bankinnskudd		-5 964	-5 771
<b>Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt</b>		<b>1 151 403</b>	<b>932 988</b>

# 1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

## Generell informasjon

Norske tog AS ble stiftet 16. juni 2016.

I Meld. St. 27 (2014-2015) ble det slått fast at persontogmateriell som tidligere var eid av VyGruppen AS (tidligere NSB) skulle samles i en statlig kontrollert materielleier for å sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår.

Med virkning fra 1. april 2025 ble Flytogets 23 flytog fusjonert med Norske tog AS. Denne transaksjonen inkluderte også at de ansatte i Flytoget som har hatt hovedansvaret for oppfølging av flytogene, ble med over til Norske tog gjennom fusjonen. Med noen få unntak så har Norske tog nå eierskap til alle togsettene som brukes til persontransport med tog i Norge. Begrunnelsen for fusjonen var å styrke det samlede togtilbudet på Østlandet. Flytogets konsesjon om å drive et eget persontogtilbud til og fra Norges største flyplass går ut i 2028.

Fusjonen av flytogene har for Norske tog resultert i tilgang av driftsmidler (se note 5), økt aksjekapital (note 16) og overtakelse av lån. Fusjonen har blitt utført med skattemessig kontinuitet.

Norske tog gjorde følgende posteringer i regnskapet på fusjonstidspunktet:

Balansposteirnger (Alle tall i TNOK)	Eiendeler	Egenkapital og gjeld
Varige driftsmidler	1 162 070	
Leiefordringer og andre fordringer	48 208	
Aksjekapital		900
Overkursfond		297 660
Utsatt skatt		65 890
Pensjonsforpliktelser		2 400
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld		193 429
Kortsiktige lån		650 000
<b>Total</b>	<b>1 210 278</b>	<b>1 210 278</b>

### **Formål og virkeområdet for selskapet**

Selskapets virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurransenøytrale vilkår. Selskapet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske tog AS har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2024 ble vedtatt av styret 6. mars 2025.

Alle tall i rapporten er oppgitt i TNOK, med mindre annet fremgår av teksten.

### **Rammeverk for regnskapsavleggelsen**

Selskapsregnskapet til Norske tog AS er utarbeidet i samsvar med IFRS® Accounting Standards som godkjent av EU og fortolkninger fra IFRS® fortolkningskomité (IFRIC).

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

Selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser.

Selskapsregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

### **Viktige forutsetninger og regnskapsestimer**

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

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

#### Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi

Selskapet har langsiktig gjeld og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi.

Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimer som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningene vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

#### Varige driftsmidler

Selskapet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer selskapet anleggsmidlenes verdi og hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikatorer på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjennomføres en nedskrivningsvurdering. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn.

#### Pensjonsforpliktelser

Selskapet har en driftspensjon for ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis ansatte pensjonerer seg før de fyller 67 år.

### **Segmentinformasjon**

Norske tog AS har kun et segment som er utleie av tog.

### **Valuta**

#### Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta

Regnskapet er presentert i norske kroner, som både er den funksjonelle valutaen og presentasjonsvalutaen til selskapet.

Driftsinntekter og -kostnader, innkjøp samt finansieringskostnader er i all hovedsak i NOK og EUR. Transaksjoner i fremmed valuta regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet. Valutagevinster og -tap som oppstår ved omregning av poster i fremmed valuta resultatføres.

Selskapets virksomhet drives kun i Norge.

### **Inntektsføring**

Selskapets inntekter kommer fra utleie av togmateriell. Leieavtalene klassifiseres som operasjonelle leieavtaler etter IFRS 16, og inntektene periodiseres lineært over leieperioden da utleieavtalene i sin helhet er basert på faste priser. Leieavtalene forskuddsfaktureres hver måned. Inntekter fra utleie er ikke omfattet av virkeområdet til IFRS 15; selskapet vurderer utleie av tog til persontransport til å være omfattet av IFRS 16. Grunnen til denne konklusjonen er at selskapene som opererer togene i den daglige driften er en leiekontrakt som overfører retten til å bruke den underliggende eiendelen for en periode mot et vederlag. Da kunden mottar alle de økonomiske fordelene fra bruken av eiendelene; samt at får bestemme hvordan og til hvilket formål eiendelen brukes. Andre inntekter kan komme fra flere kilder. Disse inntektene vil variere i omfang. Morselskapet Norske tog AS er i gang med store anskaffelser av nye tog, det betyr at gamle tog vil bli tatt ut av produksjonen og vil bli gjenvunnet. Togene sendes til opphugging der så mye som mulig vil bli gjenbrukt, selskapet vil da få inntekt på blant annet metall. Andre inntekter kan også inkludere forsikringsoppgjør ved skader.

### **Varige driftsmidler**

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet, slik at det er klart til bruk.

Etterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte selskapet og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Når det gjelder balanseføring av større prosjekter så regnskapsføres dette på disse tidspunktene:

1. Betaling av forskudd ved kontraktsinngåelse klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog (se note 4)
2. Ved oppnådde fremdriftsmilepæler faktureres Norske tog (PTO) og kostnaden klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog (se note 4)

3. Ved overlevering av togsett til Norske tog AS og videre til kunde aktiveres delleveranse tog og estimert gjenværende kost som transportmiddel for avskrivning

4. Ved mottak av slutfaktura (FTO) avregnes estimert aktivering for avskrivning

Lånekostnader (såkalte byggelånsrenter) som påløper ved konstruksjon av driftsmidler aktiveres som del av anlegg under utførelse, og inngår i avskrivningsgrunnlaget. Grunnlaget for beregningen av disse lånekostnadene er den balanseførte verdien på de prosjektene det gjelder. Renta som blir brukt til beregningen er til enhver tid selskapets snittrente på låneporteføljen.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives over forventet brukstid, som er innenfor følgende intervall:

Ved enkelttilfeller kan det forekomme at noen driftsmidler har mindre levetid igjen enn de nedenfor nevnte 10 år; da vil avskrivningstiden være forventet levetid på driftsmiddelet. Avskrivningstiden for bruksrettigheter er leieperioden hvis mindre enn driftsmiddelets forventede levetid.

Kjøretøy 10 – 30 år

Bruksrettigheter (IFRS 16) 2 – 12 år

Avskrivningsmetode, driftsmidlenes brukstid, samt restverdi, vurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig.

Gevinst og tap ved avgang av driftsmidler resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

### **IFRS 16 Leieavtaler**

Definisjonen av en leiekontrakt er knyttet til begrepet om kontroll av eiendelen. IFRS 16 fastsetter om kontrakten inneholder en leiekontrakt på bakgrunn av om en kunde har rett til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel i en periode mot et vederlag. På tiltredelsesdato for en leieavtale beregner Norske tog som leietaker forpliktelsen til nåverdien av fremtidige leiebetalinger. Samtidig beregnes en tilsvarende eiendel som gjenspeiler retten til å anvende den underliggende eiendelen i leieperioden (bruksrett eiendel). Leieforpliktelsen måles til nåverdien av gjenstående leiebetalinger neddiskontert ved bruk av marginal lånerente.

#### Utleie

Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. Da leietaker fullt ut har bruk-, tilgang- og alle økonomiske fordeler til de leide eiendelene i leieperioden anser vi leiekontrakten å være i henhold til IFRS 16 (operasjonell lease).

#### Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelsene til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes. For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes.

### **Nedskrivning**

Driftsmidler som avskrives testes for verdifall kun når det foreligger indikatorer på at

fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av salgsverdi med fradrag for salgskostnader og bruksverdi.

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

### **Derivater og sikring**

Selskapet har inngått derivater for sikring av renter og valuta for å skape forutsigbarhet i kostnader og kontantstrømmer.

Selskapet har praktisert sikringsbøkføring for valutaterminer tilknyttet fremtidige kjøp, men ikke for sikringer tilknyttet obligasjonslån – se note 11. Derivater balanseføres til virkelig verdi på tidspunkt for inngåelse av derivatkontrakt og justeres løpende til virkelig verdi over resultatet. Endringer i virkelig verdi på inngåtte derivatkontrakter knyttet til gjeld resultatføres som finansposter.

Det er tidligere inngått valutaterminkontrakter for å valutasikre fremtidige betalinger i henhold til inngått kontrakt for midtlivsoppgradering av togsett type 72 (lokaltog) som ble inngått i EURO. Valutaterminkontraktene var innregnet til virkelig verdi. Sikringsbøkføring med behandling som kontantstrømsikring ble lagt til grunn frem til derivatene forfalt i 2025.

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).

De finansielle derivatene har blitt bokført i henhold til IFRS 9.

### **Fordringer**

Fordringer inkluderer kundefordringer og måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi.

Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektivrentemetoden, fratrukket avsetning for påregnelige tap. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at selskapet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser.

### **Kontanter og bankinnskudd**

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler og spesifiseres i note 15.

Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

### **Lån**

Lån måles ved første gangs innregning til virkelig verdi justert for direkte henførbare transaksjonskostnader.

I etterfølgende perioder måles lånene som hovedregel til amortisert kost ved bruk av effektiv rentes metode slik at effektiv rente blir lik over lånets løpetid.

Selskapet har fra og med 2025 finansiert sin langsiktige gjeld gjennom statslån, som måles til amortisert kost. Det foreligger ikke rente- eller valutaswapper knyttet til gjelden, og opsjonen for måling til virkelig verdi etter IFRS 9 benyttes derfor ikke.

### **Skatt**

Periodens skattekostnad består av betalbar skatt for perioden og endring i utsatt skatt.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattevirkninger av underskudd til fremføring. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skatteregler som er vedtatt på balansedagen. Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fordelene kan benyttes.

Utsatt skattefordel og utsatt skatt motregnes dersom det foreligger juridisk rett til å motregne, og det gjelder inntektsskatt som illegges av samme skattemyndighet for (i) samme skattepliktige foretak eller (ii) for forskjellig skattepliktige foretak hvor hensikten er å gjøre opp skatteposisjonene på netto- grunnlag.

### **Pensjonsforpliktelser**

1.1.2019 gikk Norske tog over til en innskuddsbasert plan hvor selskapet betaler et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

### **Annen kortsiktig gjeld**

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

### **Vurdering av virkelig verdi**

Selskapet måler flere finansielle 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.

### **Nye og endrede regnskapsstandarder**

Norske tog har ikke implementert noen endringer i regnskapsperioden med virkning fra 1. januar 2025.

Endringene listet over har ingen implikasjon for tidligere regnskapsperioder, og er heller ikke forventet å ha vesentlig effekt på hverken denne eller fremtidige regnskapsperioder.

### ***Nye standarder og fortolkninger ikke implementert på nåværende tidspunkt***

Det er publisert nye regnskapsstandarder, endringer i regnskapsstandarder og fortolkninger som ikke er obligatoriske for regnskapsperioden som avsluttes 31.12.2025, og som ikke på nåværende tidspunkt er tatt i bruk av Norske tog. Følgende regnskapsstandarder, endringer og fortolkninger er ikke forventet å ha vesentlig implikasjon for selskapet i inneværende regnskapsperiode:

- IFRS 9 og IFRS 7 om klassifisering og måling av finansielle instrumenter. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2026 eller senere.
- IFRS 18 om presentasjon og opplysningsplikt i finansregnskapet. IFRS 18 vil erstatte IAS 1, og innføre nye krav som vil bidra til å oppnå sammenlignbarhet av den finansielle ytelsen til lignende enheter og gi mer relevant informasjon og åpenhet til brukerne. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2027 eller senere. Selskapet har klargjort regnskapet for 2026 slik at man har sammenligningsgrunnlag for regnskapet når denne standarden implementeres i 2027. Selskapet inngår store kontrakter i valuta (for det meste EUR). Her vil det oppstå valutaeffekter. Disse effektene vil flytte seg fra finansresultatet til driftsresultatet under IFRS 18. Det vil i tillegg være noen mindre kostnader som i 2025 ligger i finansresultatet som vil fra 2027 ligge i driftsregnskapet.

## 2. Aksjer i datterselskap

Datterselskap	Etablerings-/anskaffelsestidspunkt	Kontor adresse	Stemme/res. Andel	Bokført investering i datter i mor-selskapet	Bokført egenkapital	Årets resultat
Norske tog Forsikring AS	04.01.2025	Oslo	100 %	220 000	207 314	-12 542

### 3. Inntektsinformasjon

#### Informasjon om viktige kunder

Norske tog har 5 kunder. Trafikkkpakke 1 Sør – Oslo-Kristiansand (Go-Ahead), Trafikkkpakke 2 Nord - Oslo-Bodø (SJ Norge AS), Trafikkkpakke 3 Vest - Oslo-Bergen (Vy Tog), VyGruppen trafikkerer Østlandet, mens årets nye kunde Flytoget AS transporterer passasjerer til og fra hovedflyplassen (Oslo Lufthavn – Drammen). Disse selskapene står for 100 prosent av utleieinntektene.

Oversikt over fremtidige leieavtaler 2025	Vygruppen	Go-Ahead Norge	SJ Norge	Vy tog	Flytoget	Sum
Kontrakten utløper:	Des. 31	Des. 27	Des. 30	Des. 29	Jan. 28	
Opsjoner på lengde av kontrakt:	1+1 år		1+1 år	1+1 år		
Leieavtaler neste år (2026)	1 158 438	146 695	356 654	121 200	138 655	1 921 642
Leieavtaler de neste 1-2 år (2027)	1 417 995	136 164	342 552	114 166	138 655	2 149 531
Leieavtaler de neste 2-3 år (2028)	1 517 816		348 057	318 309	11 555	2 195 736
Leieavtaler de neste 3-4 år (2029)	1 508 397		416 807	393 411		1 901 808
Leieavtaler de neste 4-5 år (2030)	1 490 078		555 447	-		1 490 078
Leieavtaler lengre enn 5 år (2031-)	1 478 583			-		1 478 583
<b>Sum</b>	<b>8 571 307</b>	<b>282 859</b>	<b>1 047 263</b>	<b>947 085</b>	<b>288 864</b>	<b>11 137 379</b>

Regjeringen besluttet i september 2024 at Norske tog skulle overta Flytogets togmateriell. Togene ble overført til selskapet 1. april 2025.

Jernbanedirektoratet har besluttet å ikke benytte opsjonen med trafikkooperatør Go-Ahead fra ruteterminskiftet i desember 2027. Den 19. desember publiserte Jernbanedirektoratet at de forlenger avtalen med SJ Norge om å drifte Dovrebanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen, Raumabanen og Trønderbanen i to år fra desember 2028. Samtidig vurderer Norske tog AS det som svært sannsynlig at trafikktavtalene for Trafikkkpakke 3 (Vy Tog AS) og Østlandet 1/Østlandet 2 vil bli forlenget. Det presiseres at det kun er Jernbanedirektoratet, som oppdrags giver, som har myndighet til å utøve slike opsjoner.

	2025	% av utleieinnt.	2024	% av utleieinnt.
Vygruppen AS	962 587	57 %	848 978	62 %
Go-Ahead Norge AS	144 644	9 %	120 774	9 %
Flytoget AS	103 176	6 %	-	-
SJ Norge AS	333 680	20 %	283 718	21 %
Vy Tog AS	134 384	8 %	109 813	8 %
Nordlandsbanen	4 019	0,2 %	-	-
<b>Sum</b>	<b>1 682 491</b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 363 283</b>	<b>100,00 %</b>

#### Andre inntekter

Andre inntekter i 2024 og 2025 består av salg av tog til gjennvinning og avsetninger mot forsikringsoppgjør fra avsporingen på Nordlandsbanen i oktober 2024, samt brann i et tog i Lodalen fra 2023 (inkludert i regnskapet i 2024). Forsikringsoppgjørene beløper seg til 125 MNOK i 2024.

## 4. Personalkostnader

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	93 821	79 860
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 8)	-2 150	42
Pensjonskostnader - innskuddsbaserte pensjonsordninger	6 471	5 486
Andre personalkostnader	10 503	7 617
Andre personalkostnader - aktivering av timer på tilhørende prosjekter	-21 723	-23 936
<b>Sum</b>	<b>86 922</b>	<b>69 069</b>

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer (note 22).

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Gjennomsnittlig antall årsverk	74	66
Gjennomsnittlig antall ansatte	74	66

## 5. Varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger

<i>Alle tall i TNOK</i>	<b>Maskiner og utstyr</b>	<b>Transportmidler</b>	<b>Del-leveranse tog</b>	<b>Anlegg under utførelse</b>	<b>Bruksrett Eiendom</b>	<b>Sum</b>
<b>Balanse 1. januar 2025</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	161 228	15 635 488	2 589 437	675 544	129 136	19 190 833
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-125 508	-5 569 398	-	-	-33 620	-5 728 526
<b>Sum</b>	<b>35 720</b>	<b>10 066 090</b>	<b>2 589 437</b>	<b>675 544</b>	<b>95 517</b>	<b>13 462 308</b>
<b>01.01.2025</b>						
Inngående balanse	35 720	10 066 090	2 589 437	675 544	95 517	13 462 308
Tilgang	64 357	102 760	685 590	262 972	147 625	1 263 304
Tilgang-Fusjon Flytoget	-	1 159 555	-	2 515	-	1 162 070
Kapitaliserte renter	-	-	-	146 675	-	146 675
Tog til gjenvinning	-1 090	-25 056	-	-	-	-26 146
Tog til gjenvinning akk. avskr.	1 090	24 475	-	-	-	25 565
Balanseførte renter aktivert	-	-	-	-	-	-
Årets avskrivning	-23 668	-753 074	-	-	-10 347	-787 089
<b>Sum</b>	<b>76 409</b>	<b>10 574 750</b>	<b>3 275 027</b>	<b>1 087 706</b>	<b>232 795</b>	<b>15 246 687</b>
<b>Balanse 31.12.2025</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	224 495	16 872 747	3 275 027	1 087 706	276 761	21 736 736
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-148 086	-6 297 997	-	-	-43 967	-6 490 050
<b>Sum</b>	<b>76 409</b>	<b>10 574 750</b>	<b>3 275 027</b>	<b>1 087 706</b>	<b>232 795</b>	<b>15 246 687</b>

<i>Alle tall i TNOK</i>	<b>Maskiner og utstyr</b>	<b>Transportmidler</b>	<b>Delleveranse tog</b>	<b>Anlegg under utførelse</b>	<b>Bruksrett Eiendom</b>	<b>Sum</b>
<b>Balanse 1. januar 2024</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	159 930	15 597 111	2 139 803	382 521	72 751	18 352 117
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-102 225	-4 856 634	-	-	-23 276	-4 982 135
<b>Sum</b>	<b>57 705</b>	<b>10 740 477</b>	<b>2 139 803</b>	<b>382 521</b>	<b>49 476</b>	<b>13 369 982</b>
<b>01.01.2024</b>						
Inngående balanse	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 476	13 369 982
Tilgang	1 677	46 312	462 108	167 050	56 386	733 532
Balanseførte renter	-	-	-	113 498	-	113 498
Tog til gjenvinning	-787	-7 527	-	-	-	-8 314
Tog til gjenvinning akk. avskr.	787	7 527	-	-	-	8 314
Avgang	-	-	-	-	-	-
Avgang akkum. Avskrivninger	-	-	-	-	-	-
Overført mellom anleggsgrupper	-	-	-12 474	12 474	-	-
Balanseførte renter aktivert	-	-	-	-	-	-
Årets avskrivning	-23 662	-720 699	-	-	-10 344	-754 705
<b>Sum</b>	<b>35 720</b>	<b>10 066 090</b>	<b>2 589 436</b>	<b>675 544</b>	<b>95 518</b>	<b>13 462 308</b>
<b>Balanse 31.12.2024</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	161 228	15 635 488	2 589 437	675 544	129 136	19 190 833
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-125 508	-5 569 398	-	-	-33 620	-5 728 526
<b>Sum</b>	<b>35 720</b>	<b>10 066 090</b>	<b>2 589 437</b>	<b>675 544</b>	<b>95 517</b>	<b>13 462 308</b>
Avskrivningstid benyttet	3-10 år	3-30 år			2-10 år	

Selskapets tog har en forventet levealder mellom 10 til 30 år når de blir satt i trafikk. Grunnen til forskjellen i levealder er dekomponering av togene i henhold til IAS 16. Togstammen blir normalt avskrevet over 30 år, mens innsiden av togene (seter, gulv, etc) blir avskrevet over 10-15 år. Selskapet avskriver også kontormøbler, software, computere, teknisk utstyr - hvor avskrivningstiden kan bli så liten som 3 år.

**Delleveranse tog:** Delleveranse av tog består utelukkende av forskuddsbetalinger i henhold til avtaler. Her har det ikke vært noen form for fysisk leveranse av tog til Norske tog. Ved overtakelse av nye tog krediteres forskuddet som har blitt betalt og omposteres umiddelbart til anlegg under utførelse i påvente av aktivering.

**Anlegg under utførelse:** Anlegg under utførelse består av togsett som er levert til Norske tog, men enda ikke levert til operatør og tatt i bruk. Ved operatørens overtakelse av togsett aktiveres hele verdien av respektive togsett som Transportmidler og avskrivningen starter. Anlegg under utførelse inneholder også høy-kost komponenter, endringsordre eller mindre prosjekter som skal inngå i togets eller annen avtalt leveranse, og hvor levering er utført, men toget eller leveransen er ikke aktivert.

**Maskiner og utstyr:** Består av IT-systemer, IT-utstyr og inventar som ikke er direkte knyttet til togene.

**Bruksrett eiendom:** Består av leieavtaler som er regnskapsført i henhold til IFRS 16 Leiekontrakter. Leiekontrakter på denne posten består i all hovedsak av leie av lagerlokaler, kontorlokaler og leie av spor. Balanseførte renter for 2025 er 146 675 TNOK (2024: 113 498 TNOK). Rentesatsen for 2025 er gjennomsnittlig 3,95 % (2024: 3,70 %).

## 6. Andre kostnader

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Salgs- og administrasjonskostnader	3 620	3 334
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	9 420	6 699
Modifikasjoner	55 300	53 957
Forsikring	133 268	131 449
IT, lisenser og kommunikasjon	51 448	37 362
Andre fremmed tjenester*	11 305	9 359
Bærekraft*	3 706	1 747
Togulykke*	7 918	-
Fusjon flytoget*	7 590	2 067
Andre prosjekter*	37 061	51 188
Revisjon, regnskap og juridiske tjenester*	6 369	4 356
Andre driftskostnader	7 462	17 306
<b>Sum</b>	<b>334 467</b>	<b>318 822</b>

\*Disse postene er nye i 2025; 2024 noten har også endret seg i forhold til 2024 rapporten. Hovedårsaken til økning i andre driftskostnader er først og fremst knyttet til kostnader til avsporingen på Nordlandsbanen 24.10.2024.

<b>Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Lovpålagt revisjon	1 102	697
Andre attestasjonstjenester	245	389
Andre tjenester utenfor revisjon	504	278
<b>Sum</b>	<b>1 851</b>	<b>1 364</b>

## 7. Finansielle poster

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Renteinntekter swaper	4 052	21 270
Renteinntekter bank	48 161	34 268
Andre finansinntekter	74 017	35 429
Valutagevinst	77 825	5 786
<b>Sum</b>	<b>204 055</b>	<b>96 753</b>
Rentekostnader	-412 485	-371 547
Kapitaliserte renter	146 675	113 498
Andre finanskostnader	-37 976	-10 405
Valutatap	-83 789	-11 557
<b>Sum</b>	<b>-387 574</b>	<b>-280 012</b>
Urealiserte verdiendringer (note 9)	-2 268	-9 446
<b>Sum finansielle poster</b>	<b>-185 787</b>	<b>-192 705</b>

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen i 2016 fra VyGruppen 35 332 TNOK (2024: 35 429 TNOK), samt gevinst på 36 685 TNOK i forbindelse med kontrakten for midtlivsoppgradering av Type 72 med Alstom Transport AB ble hevet og tilhørende valutaterminkontrakter ble terminert. I forbindelse med terminering av valutaterminkontraktene er det også resultatført en kostnad på 15 002 TNOK under andre finanskostnader. Alle swapper ble avsluttet i løpet av 2025.

## 8. Pensjoner og lignende forpliktelser

### Generelt

Selskapet har pensjonsordninger knyttet til alder-, uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger og hvordan disse er organisert.

Norske tog tilbyr alle ansatte en innskuddsordning i Sparebank 1. Pensjonskostnaden for 2025 og forpliktelsen pr 31.12.25 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 1 854 TNOK (2023: 2 462 TNOK), er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 1 854 TNOK (2024: 2 462 TNOK) har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.2025. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis de ansatte vil pensjonere seg før de fyller 67 år.

## 9. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi, tallene nedenfor gjelder kun selskapets lån og ikke valutaterminene som blir ført etter sikringsbokføring. Alle derivater ble avsluttet i løpet av 2025.

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Urealisert rente og valutasikringsderivater	-2 268	-9 446
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	0	0
<b>Sum urealisert verdiendringer finansposter</b>	<b>-2 268</b>	<b>-9 446</b>

## 10. Skatter

<b>Årets skattekostnad fremkommer slik:</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-69 702	-33 876
Skattekostnad	-69 702	-33 876

<b>Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Årsresultat før skatt	316 089	153 108
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	69 540	33 684
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	162	192
Skattekostnad	69 702	33 876
Effektiv skattesats	22 %	22 %

**Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:**

2025 (Alle tall i TNOK)	01.01.	Fusjon Flytoget	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Andre endringer	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)						
Driftsmidler	-6 857 218	-514 544	-230 047			-7 601 809
Balanseførte leieavtaler	2 833		4 329			7 162
Fordringer	-		-			-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-2 268		2 268			-
Pensjonsforpliktelse	2 462	2 400	-3 008	230		2 084
Sikringsbokføring-valuta	-15 002			13 278	1 724	-
Underskudd til fremføring	2 664 370	210 134	-90 365		27 310	2 811 449
Sum brutto midlertidige forskjeller	-4 204 823	-302 010	-316 823	13 508	29 034	-4 781 114
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller				-		-
Netto midlertidige forskjeller	-4 204 823	-302 010	-316 823	13 508	29 034	-4 781 114
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-925 061	-66 442	-69 701	2 972	6 387	-1 051 845

**Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:**

2024 (Alle tall i TNOK)	01.01.	Reklassi- fisering	Endret balanse 01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)						
Driftsmidler	-6 622 326		-6 622 326	-234 892	0	-6 857 218
Balanseførte leieavtaler	2 278		2 278	555	0	2 833
Fordringer	0		0	0	0	0
Verdiendring finansielle omløpsmidler	3 956	-15 670	-11 714	9 446	0	-2 268
Pensjonsforpliktelse	1 327		1 327	-144	1 297	2 462
Sikringsbokføring-valuta	-31 350	31 291	-59	0	-14 943	-15 002
Underskudd til fremføring	2 619 008	-15 621	2 603 837	71 053	-10 070	2 664 370
Sum burtt midlertidige forskjeller	-4 027 106	0	-4 027 106	-153 982	-23 734	-4 204 823
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	0				0	0
Netto midlertidige forskjeller	-4 027 106		-4 027 106	-153 982	-23 734	-4 204 823
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-885 963			-33 876	-5 221	-925 061

## 11. Sikringsbokføring

Terminkontrakter i valuta er inngått for å sikre anskaffelse i annen valuta enn norske kroner.

Per 31. desember 2025 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

(Alle tall i TNOK)

Virkelig verdi valutaterminer	Valuta kjøpt	Valuta solgt	Nominelt beløp EUR	Sum markedsverdi	Forfall		
					1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
Eiendel	EUR	NOK	-	-	-	-	-
Forpliktelser	EUR	NOK	-	-	-	-	-

Per 31. desember 2024 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

(Alle tall i TNOK)

Virkelig verdi valutaterminer	Valuta kjøpt	Valuta solgt	Nominelt beløp EUR	Sum markedsverdi	Forfall		
					1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
Eiendel	EUR	NOK	44 545	15 403	8 694	5 155	1 553
Forpliktelser	EUR	NOK	9 449	401	276	16	109

<b>Spesifikasjon sikringsreserve (alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Saldo 1.januar	31 044	11 534
Endring virkelig verdi	-	25 013
Reklassifisert fra sikringsreserve	-2 682	-
Basisjustering sikring	-18 005	-
Utsatt skatt	2 921	-5 503
<b>Saldo 31.desember</b>	<b>-</b>	<b>31 044</b>

Norske tog inngikk i juli 2021 kontrakt med Alstom Transport Deutschland GmbH for midtlivoppgradering av lokaltog Type 72, denominert i EUR. Betalingene i kontrakten ble valutasikret. Se note 1 – Prinsippnoten og note 20 finansiell risikostyring for ytterligere informasjon.

Valutasikringene er gjort basert på avtalt betalingsplan med leverandør, hvor terminkontraktene opprinnelig ble inngått mot forfallsdato på de forventede kontantstrømmene frem til desember 2025. Endringer i prosjektet håndteres på lik linje med den opprinnelige valutaeksponeringen, og behovet ble vurdert i henhold til selskapets valutastrategi og terskelverdier.

Dersom en terminkontrakt forfalt uten at tilhørende betaling ble gjennomført, ble sikringen rullert til en ny terminkontrakt eller videreført gjennom valutainnskudd i bank. Resultatet ved rulling ble regnskapsført som realisert verdiendring over utvidet resultat. I forbindelse med at kontrakten for midtlivoppgradering av Type 72 med Alstom Transport AB ble hevet, ble tilhørende valutaterminkontrakter terminert. Etter terminering er det ikke forventet ytterligere eksponering knyttet til sikring av prosjektet.

Norske tog har som hovedprinsipp benyttet seg av sikringsbokføring for valutasikringer. Dersom sikringsbokføring ikke kan benyttes eller at sikringsforholdet ikke oppfyller kravene i standarden vil effektene av sikringsinstrumentene resultatføres under finanspostene. Ineffektivitet vil oppstå dersom det skulle skje vesentlige endringer i valutaeksponeringen, enten i form av størrelse eller tid. Terminkontraktene skal da justeres tilsvarende. I 2024 og 2023 er det ikke ført effekter fra utvidet resultat over til ordinært resultat som følge av ineffektivitet. I 2025 er det omklassifisert effekter fra utvidet resultat til ordinært resultat som følge av avslutning av sikringsforholdene for Type 72.

## 12. Leiefordringer og andre fordringer

(Alle tall i TNOK)	2025	2024
Leiefordringer	23 732	21 920
Avsetning for tap		
Leiefordringer netto	23 732	21 920
Forskuddsbetalinger	18 511	7 495
Andre fordringer	160 115	107 811
<b>Sum leiefordringer og andre fordringer</b>	<b>202 357</b>	<b>137 226</b>
<b>Sum</b>	<b>202 357</b>	<b>137 226</b>

Leiefordringene i 2025 og 2024 består i all hovedsak av fakturering av kostnader tilknyttet installering av ERTMS utstyr på tog.

Andre fordringer består for det meste av fordring mot forsikringsoppgjør vedrørende avsporingen på Nordlandsbanen i oktober 2024, samt fordring mot leverandør.

Refererer til note 20 for kreditt risiko og grunnen til at det ikke anses nødvendig for avsetning for tap på leiefordringer. Selskapet har ingen forfalte fordringer per 31.12.2025.

Selskapet har ingen forfalte fordringer per 31.12.2025.

## 13. Derivater

Sikringsobjekt	Sikrings-instrument (økonomisk sikring)	Valuta	Hoved-stol	Betale/Motta	Forfalls-dato	Måle-prinsipp lån	Rente	Regn-skapslinje
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater

(Alle tall i TNOK)	2025				2024			
	Eiendeler		Forpliktelser		Eiendeler		Forpliktelser	
	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.
Sikringsinstrumenter (VV ført over utvidet resultat)								
Valutaterminer	-	-	-	-	13 849	1 553	292	109
Andre sikringsforhold (VV ført over ordinært resultat)	-	-	-	-	-	-	-	-
Rente og valuta swapper	-	-	-	-	-	-	-	-
Rente swapper	.	-	.	-	3 426		7 681	-
<b>Sum</b>	-	-	-	-	<b>17 275</b>	<b>1 553</b>	<b>7 973</b>	<b>109</b>

Selskapet har benyttet sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet midtlivoppgradering av lokaltog type 72. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende over utvidet resultat. Når det gjelder håndteringen av derivatene oppstått fra sikringsbokføring så viser selskapet til note 1 for prinsipiell regnskapsføring, note 20 for selskapets risikovurdering og note 11 for selve sikringsbokføringen. I forbindelse med at kontrakten for midtlivoppgradering av Type 72 ble hevet i 2025, ble alle tilhørende valutaterminkontrakter terminert. Etter terminering er det ikke forventet ytterligere valutaeksponering knyttet til prosjektet, og selskapet har per 31. desember 2025 ingen utestående valutaderivater.

#### Rente- og valutaswapper

Norske tog har siden oppstart finansiert sin virksomhet primært gjennom obligasjonsmarkedet, men finansieringen skjer nå gjennom statslån. Obligasjonslån med løpetid over fem år har vært tatt opp til fast rente, mens lån med løpetid fem år eller kortere har vært tatt opp til flytende rente. Videre har Norske tog benyttet rentebytteavtaler på lån i norske kroner for å redusere renterisikoen og oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Lån i utenlandsk valuta har blitt byttet til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutaavtaler.

Alle utestående renteswapper fra 2024 forfalt i løpet av 2025, og det foreligger dermed ingen gjenværende renteeksponering som håndteres gjennom derivater per 31. desember 2025.

## 14. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember (Alle tall i TNOK)	Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Periode								
Finansielle anleggsmidler	-	-	-	-	-	-	-	-
Derivater	-	3 426	-	15 403	-	-	-	18 828
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	-	-	202 357	137 226	202 357	137 226
Kontanter og bankinnskudd					1 151 403	932 988	1 151 403	932 988
<b>Sum</b>	<b>-</b>	<b>3 426</b>	<b>-</b>	<b>15 403</b>	<b>1 353 760</b>	<b>1 070 215</b>	<b>1 353 760</b>	<b>1 089 043</b>

Forpliktelser 31. desember (Alle tall i TNOK)	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Forpliktelse til virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Periode								
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	29 735	65 068	-	-	10888189	9 554 576	10917926	9 619 645
Finansielle leieavtaler			-	-	239 958	98 351	239 958	98 351
Derivater	-	7 681	-	401	-	-	-	8 083
Leverandørgjeld og annen korts. gjeld eks. lovpålagte forpl.					376 161	181 974	376 161	181 974
<b>Sum</b>	<b>29 735</b>	<b>72 749</b>	<b>-</b>	<b>401</b>	<b>11 504 308</b>	<b>9 834 901</b>	<b>11 534 045</b>	<b>9 908 052</b>

Alle lån og derivater målt til virkelig verdi ligger på nivå 2.

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
Luxembourg SE	NO0010703556	500 MNOK	18.02.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115495	750 MNOK	15.10.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635428	1150 MNOK	20.01.2027	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010823792	750 MNOK	12.06.2028	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870017	900 MNOK	11.12.2029	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115487	1250 MNOK	05.10.2030	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851890	900 MNOK	28.02.2033	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0013161943	1200 MNOK	20.02.2034	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851908	900 MNOK	01.03.2038	Amortisert kost

Statslån	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
Statslån	N/A	1050 MNOK	25.08.2032	Amortisert kost
Statslån	N/A	950 MNOK	25.08.2035	Amortisert kost
Statslån	N/A	381,2 MNOK	25.08.2035	Amortisert kost

## 15. Kontanter og bankinnskudd

(Alle tall i TNOK)	2025	2024
Kontanter og bankinnskudd	1 151 403	932 988

Herav bundne skattetrekksmidler 9 336 TNOK (2024: 7 958 TNOK).

## 16. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Ordinære aksjer (TNOK)	Overkurs (TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2025	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Fusjon - Flytoget	-	900	297 659	298 559
Aksjer 31. desember 2025	100	100 900	2 597 660	2 698 560

Selskapet har kun en aksjeklasse, hver aksje pålydende NOK 1.009.000,-

## 17. Lånegjeld

<b>Langsiktige lån (Alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	1 488	29 735
Obligasjonslån målt til amortisert kost	7 049 685	8 293 376
Statslån målt til amortisert kost	2 381 200	-
<b>Sum</b>	<b>9 432 373</b>	<b>8 323 111</b>
<b>Kortsiktige lån (Alle tall i TNOK)</b>		
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til virkelig verdi	28 248	35 332
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til amortisert kost		-
Obligasjonslån	1 457 304	1 261 200
<b>Sum</b>	<b>1 485 552</b>	<b>1 296 532</b>
<b>Sum lån</b>	<b>10 917 925</b>	<b>9 619 644</b>

<b>Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2025 (Alle tall i TNOK)</b>	<b>Sum</b>	<b>Kortsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Kortsiktig gjeld-amort. kost</b>	<b>Langsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Langsiktig gjeld-amort. kost</b>
Inngående balanse	9 619 644	35 332	1 261 200	29 735	8 293 376
Opptak av nye lån*	3 081 200	-	50 000	-	3 031 200
Fusjonsbalanse - Flytoget	650 000	-	650 000	-	-
Nedbetaling av lån*	-2 400 000	-	-1 750 000	-	-650 000
Reklassifisering av lån	-	-	1 250 000	-	-1 250 000
Amortisering**	-29 023	-7 085		-28 248	6 309
Betalte renter lån*	-394 612	-	-394 612	-	-
Innbetalte renter derivater*	5 210	-	5 210	-	-
Betalte renter derivater*	-9 504	-	-9 504	-	-
Påløpte renter	395 011	-	395 011	-	-
<b>Sum lån</b>	<b>10 917 925</b>	<b>28 248</b>	<b>1 457 304</b>	<b>1 488</b>	<b>9 430 885</b>

\*Endringer med kontantstrømeffekt

\*\*I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra VyGruppen AS, overtok Norske tog AS obligasjonslån. Den virkelige verdien var høyere enn nominell verdi. Denne forskjellen har selskapet amortisert siden overtakelsen. Denne amortiseringen blir fullført i løpet av januar 2027.

Opptak av nye lån inkluderer 650 000 TNOK som ble fusjonert inn fra Flytoget.

<b>Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2024</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	<b>Sum</b>	<b>Kortsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Kortsiktig gjeld-amort. kost</b>	<b>Langsiktig gjeld-virkelig verdi</b>	<b>Langsiktig gjeld-amort. kost</b>
Inngående balanse	9 162 926	35 429	919 054	65 068	8 143 376
Opptak av nye lån*	1 200 000	-	-	-	1 200 000
Nedbetaling av lån*	-750 000	-	-750 000	-	-
Reklassifisering av lån	-	-	1 050 000	-	-1 050 000
Amortisering**	-35 429	-97	-	-35 332	-
Betalte renter lån*	-317 698	-	-317 698	-	-
Innbetalte renter derivater*	21 259	-	21 259	-	-
Betalte renter derivater*	-9 478	-	-9 478	-	-
Påløpte renter	348 063	-	348 063	-	-
<b>Sum lån</b>	<b>9 619 644</b>	<b>35 332</b>	<b>1 261 200</b>	<b>29 735</b>	<b>8 293 376</b>

\*Hentet fra kontantstrømpoppstillingen

\*\*I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra VyGruppen AS, overtok Norske tog AS obligasjonslån. Den virkelige verdien var høyere enn nominell verdi. Denne forskjellen har selskapet amortisert siden overtakelsen. Denne amortiseringen blir fullført i løpet av januar 2027.

Betalte renter inkluderer derivatkontantstrømmene som vist i kontantstrømmen.

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

Fra 2025 har selskapet tatt i bruk statlig lånefinansiering. Statslånene gis fra Samferdselsdepartementet og er en del av en ny finansieringsmodell som over tid skal erstatte selskapets markedsbaserte obligasjonsfinansiering.

Norske tog har en syndikert trekkfasilitet på 6 000 MNOK som har et covenantskrav om minimum egenkapitalandel på 20 %. Deltakerne i trekkfasiliteten består av Danske Bank, SEB, Handelsbanken og Swedbank, hvor Nordea fungerer som Agent.

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

<b>Forfall kortsiktige lån er som følger (Alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
6 måneder eller mindre	500 000	400 000
Over 6 måneder	750 000	650 000
<b>Forfall for langsiktige lån er som følger (Alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Mellom 1 og 2 år (år 2027)	1 150 000	1 250 000
Mellom 2 og 5 år (årene 2028-2030)	2 900 000	2 800 000
Over 5 år (fra 2031->)	5 381 200	4 250 000
<b>Gjennomsnittlig rente og statslån på balansedagen var som følger i %</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Obligasjonslån	3,95	3,69

Fremtidige rentebetalinger inkluderer rentebytteavtaler og er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2025.

Alle lån i selskapet er i valutaen NOK per 31.12.2025.

<b>Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter (Alle tall i TNOK)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b><i>Flytende rente</i></b>		
- Utløper innen ett år	-	-
- Utløper etter mer enn ett år	6 000 000	3 000 000
<b>Sum</b>	<b>6 000 000</b>	<b>3 000 000</b>

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

I januar 2025 signerte selskapet en ny 3-årig kredittfasilitet på 6 000 000 TNOK. Avtalen inneholder forlengelsesopsjoner på 1+1 år samt opsjoner for økning av kredittrammen med inntil ytterligere 3 000 000 TNOK. Inkludert opsjoner så løper kredittfasiliteten fram til januar 2030.

## 18. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler

Leieavtalene består i leie av eiendom; de største leiekontrakter er leie av hovedkontor, verksteder for mottak av nye tog, samt mindre lokaler for kontorer, lager, etc.

<b>LEIEAVTALER</b>		
<b>Spesifikasjon av periodens bevegelse 2025</b>	<b>Gjeld</b>	<b>Eiendel</b>
<b>Sum inngående balanse leasing forpliktelse / rett til bruk av eiendel 1. januar</b>	<b>98 351</b>	<b>95 518</b>
Avdrag	-11 456	-
Rentekostnader	5 437	-
Avskrivninger	-	-10 347
Aktivering av kostnader	-13 292	-13 292
Innregning og endring i avtaler	160 917	160 917
Endring i leieavtaler	-	-
<b>Sum utgående balanse 31. desember</b>	<b>239 958</b>	<b>232 795</b>
<b>Spesifikasjon av periodens bevegelse 2024</b>	<b>Gjeld</b>	<b>Eiendel</b>
<b>Sum inngående balanse leasing forpliktelse / rett til bruk av eiendel 1. januar</b>	<b>51 754</b>	<b>49 475</b>
Avdrag	-11 520	-
Rentekostnader	1 731	-
Avskrivninger	-	-10 344
Aktivering av kostnader	-1 456	-1 456
Innregning og endring i avtaler	57 842	57 842
Endring i leieavtaler	-	-
<b>Sum utgående balanse 31. desember</b>	<b>98 351</b>	<b>95 518</b>
<b>Gjeld innarbeidet i balansen</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Kortsiktig gjeld	31 178	15 288
Langsiktig gjeld	208 780	83 063
<b>Sum gjeld innarbeidet i balansen</b>	<b>239 958</b>	<b>98 351</b>
Snitt av diskonteringsrenten er 3,23 %		
<b>Andre opplysninger</b>		
<b>Leieavtaler ikke innregnet</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler*	9 600	144
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	71	258
<b>Sum</b>	<b>9 671</b>	<b>401</b>

\*Innleie av lokførere brukt til testkjøring er 8 874 TNOK

For nærmere spesifisering av effektene vedrørende bruksrettighet av eiendelene i balansen og resultatregnskapet, se note 5 varige driftsmidler

## Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelse til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes.

For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes. Det vil ikke lenger være en forskjell på behandling av finansielle og operasjonelle leieavtaler.

Leieforpliktelsen måles til nåverdien av faste leiebetalinger over leieperioden. De betalingene som er knyttet til en indeks eller lignende baseres på den relevante faktor på innregningstidspunktet.

Konsernet har valgt å benytte unntaksregelen ved at leie for kortsiktige leieavtaler med inntil 12 måneders varighet og for avtaler med lav verdi kostnadsføres direkte i resultatregnskapet.

For kontrakter som også inkluderer andre produkt- eller tjenesteleveranser har konsernet valgt å kostnadsføre disse kostnadene som driftskostnad separat fra leiekomponenten.

Ved fastsettelse av leieperiode er uoppsigelig leieperiode justert for forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det er rimelig sikkert selskapet vil benytte, lagt til grunn.

Det foretas vurdering av nedskrivningsbehov i henhold til IAS 36 for balanseført bruksrettighet med særskilt vurdering av hvordan tilhørende leieforpliktelse skal medtas i vurderingen.

## 19. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

<i>(Alle tall i TNOK)</i>	2025	2024
Leverandørgjeld	189 147	60 418
Skyldig offentlige avgifter	43 171	26 172
Kortsiktig gjeld leieavtaler (IFRS 16)	31 178	15 288
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	119 166	67 501
<b>Sum</b>	<b>382 661</b>	<b>169 378</b>

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inkluderer fremtidige togleveranser, avsatte feriepenger og kostnadsavsetninger på ikke mottatte fakturaer.

## 20. Finansiell risikostyring

### Kapitalforvaltning

Selskapets mål for kapitalforvaltningen er lav risiko og trygge fortsatt drift.

Selskapet skal til enhver tid ha en gitt basislikviditet. I kortere perioder ved låneopptak kan likviditeten være høyere. Innenfor selskapets vedtatte rammer og retningslinjer for kapitalforvaltning er målet å maksimere avkastningen av den forvaltede likviditeten hensyntatt risiko, sikkerhet og likviditet. Rentebærende investeringer skal hensynta selskapets vedtatte rammer for rentebærende produkter og likviditetsrisiko, renterisiko og kreditt- og motpartsrisiko.

Selskapet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid. Konsernet har ikke hatt kortsiktige plasseringer utover innskudd i bank i 2024 eller i 2025.

Norske tog skal være et solid selskap med lave finansieringskostnader. Selskapets langsiktige låneopptak er fra 2025 finansiert gjennom statslån. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittrating for langsiktige låneopptak på henholdsvis AA- (positive), som er en god kredittvurdering.

### Finansielle risikofaktorer

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisisiko), kredittisiko og likviditetsrisiko. Selskapets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimere de potensielle negative effektene på konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike prosjektene.

## Markedsrisiko

### Valutarisiko

Valutarisiko er risiko for at svingninger i valutakursen fører til endringer i konsernets resultat, balanse eller kontantstrømmer.

Selskapet opererer i Norge og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK gjennom finansielle sikringsavtaler, eller at valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer dekkes av den norske stat.

Fra 2025 har Norske tog ikke lån i utenlandsk valuta, selskapet er derved ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

### Sensitivitetsvurderinger for valutarisiko per 31.12.2025

Valutarisiko beregnes med utgangspunkt i anskaffelser i utenlandsk valuta med tilhørende valutaterminer. Norske tog har per 31.12.2025 ingen utestående valutaterminer.

Norske tog inngår i utgangspunktet større anskaffelser i utenlandsk valuta. I 2021 ble det inngått kontrakt i Euro for oppgradering av Type 72 (36 togsett). Kontrakten ble sikret med valutaterminer og selskapet har benyttet seg av sikringsbokføring frem til sikringene ble terminert i 2025. Selskapet følger opp valutaeksponering i prosjekter og gjøre risikovurdering av konsekvenser og tiltak løpende.

I 2022 ble kontrakten for anskaffelse av nye lokaltog inngått i Euro, og i 2023 ble kontraktene for opsjon 1 av nye lokaltog og anskaffelse av nye fjerntog inngått i Euro. Kontraktene vil ikke valutasesikres da den norske stat er selvvassurandør og ikke ønsker at selskapet skal valutasesikre anskaffelsen. Norske tog vil få dekket ekstra kostnader med hensyn til valuta gjennom økt leieinntekt og justert restverdigaranti for anskaffelsene.

### **Renterisiko**

Renterisiko er risiko for et finansielt instruments virkelige verdi eller fremtidige kontantstrømmer vil svinge på grunn av endringer i markedsrenten.

Norske tog er eksponert for renteendringer gjennom selskapets låneavtaler og har historisk benyttet rentebytteavtaler for å redusere renterisiko og oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige renteøkninger og skape større forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanserenter anses som lav siden selskapet har en høy fastrenteandel. Selskapet har per 31.12.2025 ingen utestående rentederivater.

Selskapet har som mål å sikre minimum 70 % av renter og 100 % av valuta i låneporteføljen. Per 31.12.2025 er 7 % av selskapets totale låneportefølje eksponert mot flytende rente; hvor de flytende rentesatsene er basert på 3M NIBOR + margin.

### **Sensitivitetsvurderinger for renterisiko per 31.12.2025**

Sensitivitetsanalysen viser effekten på resultatet av rimelige mulige endringer i markedsrenten per balansedagen.

Analysen omfatter endret rentekostnad på selskapets flytende renteeksponering over en 12-måneders periode.

Lånene er målt til amortisert kost, og endringer i markedsrenten påvirker dermed ikke balanseført verdi av lånene.

En parallell økning i markedsrenten på 50 basispunkter ville isolert sett gitt en estimert økning i rentekostnader og tilsvarende negativ effekt på resultat før skatt på 1,8 MNOK over kommende 12-måneders periode.

Ettersom selskapet ikke har betydelige rentebærende eiendeler, er selskapets resultat og kontantstrøm fra driften i hovedsak uavhengig av endringer i markedsrenten utover effekten på rentekostnader.

### **Likviditetsrisiko**

Likviditetsrisiko er manglende evne til rettidig innfrielse av løpende økonomiske forpliktelser. Selskapets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter, ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm. Norske tog reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved spredt forfallsstruktur, finansiering gjennom statslån, samt tilgang til tilstrekkelig finansiering gjennom statens lånerammer for å dekke planlagt drifts-, investerings-, og refinansieringsbehov innenfor det enkelte budsjettår. Per 31. desember 2025 består likviditetsreserven av bankinnskudd, og en kommittert trekkfasilitet på 6 000 MNOK som forfaller i januar 2028, og som var ubenyttet på balansedagen. Trekkfasiliteten har vært ubenyttet siden inngåelse i januar 2025.

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittranger for langsiktig låneopptak på henholdsvis AA- (positive), som gir selskapet tilgang på rimelig finansiering gjennom statslån. Ikke mer enn 25% av selskapets gjeld skal forfalle til betaling innenfor en 12 måneders periode, og gjennomsnittlig gjenværende løpetid (durasjon) på låneporteføljen skal være ca. 3-6 år.

### **Finansielle forpliktelser og forfallsstruktur**

Opplysningene om likviditetsrisiko omfatter selskapets rentebærende lån i henhold til IFRS 7 og viser de tilhørende ikke-diskonterte, kontraktsfestede kontantstrømmene fordelt på gjenværende løpetid. Forfallstabellen gir et bilde av selskapets eksponering mot likviditetsrisiko knyttet til tidspunktet for fremtidige betalingsforpliktelser og benyttes som grunnlag for vurdering av selskapets evne til å innfri sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2025:

<b>Likviditetsrisiko</b> (Alle tall i TNOK)	<b>&lt; 1 år</b>	<b>1 - 2 år (2027)</b>	<b>2 - 5 år (2028-2030)</b>	<b>&gt; 5 år</b>
Finansielle forpliktelser				
Lån	1 250 000	1 150 000	2 900 000	5 381 200
Derivater				
Fremtidige rentebetalinger	421 711	368 722	880 905	1 010 588
Kontraktuelle forpliktelser:				
Andre forpliktelser	27 086	22 365	62 526	56 878
Nye tog	1 004 698	5 404 161	6 283 509	-
Varige driftsmidler	307 871	243 034	206 478	-

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2025.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2024:

<b>Likviditetsrisiko</b> (Alle tall i TNOK)	<b>&lt; 1 år</b>	<b>1 - 2 år (2026)</b>	<b>2 - 5 år (2027-2029)</b>	<b>&gt; 5 år</b>
Finansielle forpliktelser				
Lån	1 050 000	1 250 000	2 800 000	4 250 000
Derivater	2 268	-	-	-
Fremtidige rentebetalinger	345 219	317 225	651 650	807 708
Kontraktuelle forpliktelser:				
Andre forpliktelser	34 853	32 139	49 601	55 050
Nye tog	836 400	3 778 600	8 124 950	313 900
Varige driftsmidler	496 732	540 857	664 341	109 000

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2024.

### Kredittrisiko

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

Selskapet har per 31.12.2025 fem store kunder, VyGruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS, Vy Tog AS og Flytoget AS (ny kunde i 2025). VyGruppen AS (som eier 100 % av Vy tog AS og Flytoget AS) er eid 100 % av Samferdselsdepartementet.

Norske tog har også motpartsrisiko i rente- og valutaderivater og har fokus på denne risikoen i finansielle transaksjoner ved å bevisst spre eksponeringen på flere motparter.

Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir overvåket løpende og Norske tog har avtaler som regulerer juridiske motregnings rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med banker hvor det inngås finansielle derivater. Når man har overskuddslikviditet, kan den bli plassert i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid.

<b>Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:</b> <i>(Alle tall i TNOK)</i>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Bankinnskudd	1 151 403	932 988
Finansielle derivater	-	3 426
Leiefordringer og andre kortsiktige fordringer	132 291	137 226
<b>Sum</b>	<b>1 283 694</b>	<b>1 073 640</b>

## 21. Nærstående parter

Konsernet har følgende nærstående parter:

### Eier

Samferdselsdepartementet er 100 % eier av Norske tog. Andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet vil være nærstående part med Norske tog, dette gjelder både VyGruppen, Bane Nor og andre selskaper.

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

### Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i selskapets ledelse eller styret er også nærstående parter av Norske tog (se note 22 ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer).

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

<b>Salg av varer og tjenester</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Salg av andre varer og tjenester	1 202 926	958 791
<b>Sum</b>	<b>1 202 926</b>	<b>958 791</b>

<b>Kjøp av varer og tjenester</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Kjøp av varer og tjenester	147 468	53 080

Kostnadene er for det meste relatert til modifikasjoner på tog samt leiekostnader på bygg (leiekostnadene er i all hovedsak relatert til mottak av nye tog). Modifikasjoner er kostnadsført på «Andre kostnader» i resultatregnskapet. I tillegg er det installasjon av nytt digitalt signalsystem på togene (ERTMS) som aktiveres på togene.

Mellomværende med nærstående parter som følge av kjøp og salg av varer og tjenester:

<b>Fordringer på</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	23 674	28 450
<b>Sum</b>	<b>23 674</b>	<b>28 450</b>

Fordringene er i all hovedsak relatert til nytt digitalt signalsystem på togene (ERTMS).

<b>Gjeld til</b> (Alle tall i TNOK)	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	9 422	14 964
<b>Sum</b>	<b>9 422</b>	<b>14 964</b>

Gjeld til nærstående parter gjelder i all hovedsak modifikasjoner utført på togene.

### Lån til nærstående parter:

Det er ingen lån til nærstående parter.

## 22. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer

<b>Styremedlemmer</b> (Alle tall i TNOK)		<b>2025</b>	<b>2024</b>
Jan Morten Ertsaas	Styreleder	432	410
Espen Opedal	Styremedlem	289	274
Anita Meidell	Styremedlem	253	240
Kristin Veierød	Styremedlem	204	99
Berit Gjeruldsen	Ansattes representant	-	10
Razieh Nejati Fard	Ansattes representant	102	87
Vidar Larsen	Ansattes representant	11	97
Audun Lind-Eriksen	Ansattes representant	91	-
<b>Sum</b>		<b>1 382</b>	<b>1 217</b>

### 2025

<b>Ledelsen</b> (Alle tall i TNOK)	<b>Tittel</b>	<b>Lønn inkl. feriepenger</b>	<b>Andre ytelser</b>	<b>Sum betalte ytelser</b>	<b>Pensjonspremie</b>
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 760	138	2 898	146
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 992	56	2 048	146
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	2 054	18	2 072	146
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 841	21	1 862	146
Thomas Berntsen	Teknisk Direktør	1 354	10	1 364	110
<b>Sum</b>				<b>10 244</b>	

Administrerende direktør økte lønnen med 229 TNOK fra 2 531 TNOK i 2024 til 2 760 TNOK i 2025.

### 2024

<b>Ledelsen</b> (Alle tall i TNOK)	<b>Tittel</b>	<b>Lønn</b>	<b>Andre ytelser</b>	<b>Sum betalte ytelser</b>	<b>Pensjonspremie</b>
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 531	138	2 669	140
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 900	57	1 957	140
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	1 844	15	1 859	140
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 744	21	1 765	140
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 497	15	1 512	140
<b>Sum</b>				<b>9 762</b>	

Vi henviser til retningslinjer på lederlønn som er publisert på selskapets nettsider. I tillegg henviser vi til lederlønnrapporten som er en egen rapport i årsrapporten 2025.

## 23. Betingede utfall

I juli 2025 hevet selskapet kontrakten med Alstom knyttet til midtlivsoppgraderingen av Type 72-togsettene (MLU72). Etter hevingen har partene motstridende krav. Selskapet vurderer hevingen som rettmessig, men per balansedagen foreligger det ikke tilstrekkelig grunnlag til å beregne et pålitelig estimat for netto økonomisk effekt av et eventuelt oppgjør.

## 24. Hendelser etter balansedagen

Togprodusenten Alstom Transport har i februar 2026 satt testing av Norske togs nye lokaltog, type N05, på pause. Dette skyldes at det er avdekket svakheter på en del i boggi under laboratorietester. Hvordan dette påvirker fremdriften i prosjektet er fortsatt uklart.

Norske tog har et pågående arbeid med levetidsforlengelse av togene som i dag benyttes i trafikk på Østlandet (og Jærbanen), og det er gjort en rekke oppgraderingstiltak på 69 – og 72-togene. Norske tog jobber nå for å finne ytterligere tiltak for å få dagens tog mer driftsstabile dersom leveransen av tog skulle bli mer forsinket.

## Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2025

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

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2025 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av konsernets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvise oversikt av viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet.

Oslo, 12. mars 2026



**Jan Morten Ertsaas**  
Styreleder



**Espen Opedal**  
Styremedlem



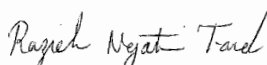
**Anita Meidell**  
Styremedlem



**Kristin Veierød**  
Styremedlem



**Audun Lind-Eriksen**  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



**Razieh Nejati Fard**  
Styremedlem/  
Ansattrepresentant



**Øystein Risan**  
Administrerende  
direktør

# APM

## **Avkastning på bokført egenkapital:**

Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (246.387/3.743.660=6,6 %)

Et nøkkeltall for lønnsomhet som viser forholdet mellom selskapets egenkapital og årsresultatet. Norske tog bruker dette nøkkeltallet for å måle avkastningen som genereres til eierne. Nøkkeltallet avkastning på egenkapitalen er også en del rammeverket for grønne obligasjoner og vil dermed også være viktig fremover.

## **Egenkapitalandel:**

Total egenkapital i slutten av perioden/totalbalanse (4.244.778/16.808.642=25,3 %)

Nøkkeltallet sier noe om selskapets soliditet. Egenkapitalandelen er også viktig å overvåke løpende siden selskapet har en syndikert trekkfasilitet på 6 000 MNOK med tilhørende co-venants krav på minimum egenkapitalandel på 20 %. En sunn egenkapitalandel er også viktig for å kunne realisere målene knyttet til investeringer i nye tog og oppgraderinger av dagens togmateriell.

## **Driftsresultat:**

Driftsinntekter minus driftskostnader: (1.710.124-1.208.299=501.825)

Nøkkeltallet viser selskapets resultat fra den underliggende driften for en gitt periode. Siden nøkkeltallet ikke inkluderer finansieringskostnader og -inntekter gir det et bilde på hvor god den underliggende driften i selskapet er, uavhengig av om driften er finansiert av eierne gjennom egenkapital eller eksternt finansiert gjennom obligasjoner og gjeld. For en avstemming av driftsresultatets forhold til årsresultatet vises det til selskapets resultatoppstilling.

## **Arbeidskapital:**

Sum omløpsmidler minus sum kortsiktig gjeld: (1.353.760-1.868.213=-514.453)

Selskapets arbeidskapital er viktig for å overvåke den kortsiktige likviditeten og for å kunne ha noe fleksibilitet i den løpende driften. Arbeidskapital er også et viktig måltall i selskapets eksterne kredittvurderinger.



Til generalforsamlingen i Norske Tog AS

## Uavhengig revisors beretning

### Uttalelse om årsregnskapet

#### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Norske Tog AS, som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultat, oppstilling over endringer i egenkapitalen og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultat, oppstilling over endringer i egenkapitalen og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjonsutvalget.

#### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene) som gjelder for revisjon av regnskaper til foretak av allmenn interesse, og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

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

Vi har vært revisor for Norske Tog AS sammenhengende i 8 år fra valget på generalforsamlingen den 27. juni 2018 for regnskapsåret 2018, med gjenvalg på generalforsamlingen den 10. juni 2022.

#### Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2025. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet, og vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene.

Konsernet har gjort opp store deler av lån og tilhørende derivater i 2025 slik at dette området ikke lenger er et sentralt forhold i vår revisjon. I løpet av 2025 har konsernet overtatt en flåte med flytog hvor vurderingen av nedskrivningsindikatorer har vært et sentralt forhold.

PricewaterhouseCoopers AS, org.no.: 987 009 713 MVA, Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap  
Advokatfirmaet PricewaterhouseCoopers AS, Org.no.: 988 371 084 MVA, Medlemmer av Advokatforeningen. advokatfirmaet@pwc.com  
PwC Tax Services AS, Org.no.: 962 066 321 MVA, Autorisert regnskapsførerselskap, Medlem av Regnskap Norge

Dronning Eufemias gate 71, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo, T: 02316 (+47 952 60 000) www.pwc.no

## Sentrale forhold ved revisjonen

## Hvordan vi i vår revisjon håndterte sentrale forhold ved revisjonen

### Vurdering av nedskrivningsindikatorer for flytøg

I løpet av året fusjonerte selskapet med Flytoget AS og overtok i transaksjonen 23 flytøg med en balanseført verdi på 1 169 milliarder kroner per 31. desember 2025.

Ledelsen vurderte om det forelå indikasjoner på verdifall for flytøgene på balansedagen. Ledelsen tok blant annet hensyn til spesifikke forhold som omfatter togene, deriblant markedsverdi, avkastningskrav, interne indikatorer som endret bruksmønster og økonomisk ytelse, samt betydningen av pågående tekniske utbedringer. Ledelsen identifiserte ingen vesentlige indikatorer for nedskrivning og følgelig ble ikke en nedskrivningstest utført.

Vi fokuserte på dette området på grunn av togenes betydelige bokførte verdi, og fordi bruk av skjønn fra ledelsens side er en nødvendig del av vurderingen av mulige verdifallsindikatorer.

Ledelsen har beskrevet prinsippene for vurderinger av varige driftsmidler i note 1 i konsernregnskapet.

Vi har vurdert selskapets prosesser for å identifisere nedskrivningsindikatorer, inkludert hvordan ledelsen overvåker anleggsmidlenes verdier og vurderer om det foreligger endringer i forutsetninger som kan tilsi at en nedskrivningstest må utføres.

For enkelte forutsetninger har vi brukt eksterne markedsdata for å vurdere antakelsene som lå til grunn for beregningen av diskonteringsrenten. Vi har utfordret ledelsen på deres vurdering av kredittpåslag, risikofri rente, inntekter og marginer. Vi har testet ledelsens konklusjon om at behovet for utbedringen ikke er utslagsgivende for mulige nedskrivningsindikatorer ved å kontrollere om selskapet har mottatt kompensasjonssinntekter fra motparten i utbedringsperioden.

For å ta stilling til ledelsens vurdering av eiendelsspesifikke forhold og øvrige interne mulige nedskrivningsindikatorer har vi brukt ekstene kilder og markedsinformasjon.

### Øvrig informasjon

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

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

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

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

### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

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

## Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har ansvaret for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Vi avgir en uttalelse til revisjonsutvalget om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om iverksatte tiltak for å eliminere trusler eller iverksatte forholdsregler.

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

## Uttalelse om andre lovmessige krav

### Uttalelse om etterlevelse av krav om felles elektronisk rapporteringsformat (ESEF)

#### Konklusjon

Som en del av revisjonen av årsregnskapet for Norske Tog AS har vi utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som inngår i årsrapporten med filnavn NorsketoGAS ESEF-reporting 31-12-2025.zip i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/815 om et felles elektronisk rapporteringsformat (ESEF-regelverket) etter forskrift gitt med hjemmel i verdipapirhandelloven § 5-5, som inneholder krav til utarbeidelse av årsrapporten i XHTML-format og iXBRL-markering av konsernregnskapet.

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

#### Ledelsens ansvar

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsrapporten i overensstemmelse med ESEF-regelverket. Ansvaret omfatter en hensiktsmessig prosess, og slik intern kontroll ledelsen finner nødvendig.

#### Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er, på grunnlag av innhentet revisjonsbevis, å gi uttrykk for en mening om årsregnskapet som inngår i årsrapporten, i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket. Vi utfører vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon». Standarden krever at vi planlegger og utfører handlinger for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket.

Som et ledd i vårt arbeid utfører vi handlinger for å opparbeide forståelse for selskapets prosesser for å utarbeide årsregnskapet i overensstemmelse med ESEF-regelverket. Vi kontrollerer om årsregnskapet foreligger i XHTML-format. Vi utfører kontroller av fullstendigheten og nøyaktigheten av iXBRL-markeringen av konsernregnskapet, og vurderer ledelsens anvendelse av skjønn. Vårt arbeid omfatter kontroll av samsvar mellom markeringene av data i iXBRL og det reviderte årsregnskapet i menneskelig lesbart format. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Oslo, 12. mars 2026

**PricewaterhouseCoopers AS**



Line Jimenez-Killingmo  
Statsautorisert revisor



## Norske tog AS

### Besøksadresse

Drammensveien 35, 0271 Oslo

### Postboks

Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

### E-post

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

### Web

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