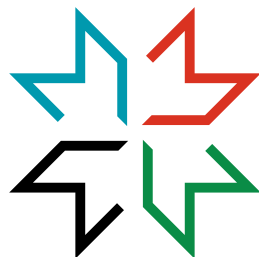


NSB-konsernet 2017

Styrets beretning
Samfunnsregnskap
Eierstyring og selskapsledelse



Styrets årsberetning NSB- konsernet 2017

(Fjorårets tall for sammenlignbar virksomhet i parentes)

Sammendrag av resultat og utviklingstrekk for NSB-konsernet i 2017

NSB-konsernet leverer gode resultater i et år som er preget av betydelig omstilling gjennom fisjonering av virksomhet, forberedelse til anbudsutsetting av persontogtrafikken og en endret rolle som følge av jernbanereformen. I nøkkeltallene i punktene nedenfor sammenlignes det med tilsvarende virksomhet i 2016.

(Fjorårets tall i parentes)

- // Driftsresultatet er 773 MNOK (638 MNOK)

- // Resultat før skatt er 772 MNOK (685 MNOK)

- // Avkastningen på bokført egenkapital er 13,2 % (12,1 %)

- // Antall reiser og inntekter i persontogvirksomheten økte

- // Stabilt resultat i bussvirksomheten

- // Svekket resultat i godsvirksomheten

- // Punktlighet for NSBs persontog ble på 88,4 % som er på nivå med fjoråret

- // Betydelig arbeide og effekter knyttet til jernbanereform og omstillingsarbeid

Jernbanereformen og organisering

Ved inngangen til 2017 ble eierskapet til togvedlikeholdsselskapet Mantena AS, salg- og billetteringsløsningene i Entur AS, togmateriellet i Norske Tog AS og eiendoms konsernet ROM Eiendom som konsekvens av jernbanereformen overført til Samferdselsdepartementet. De selskapsrettslige prosessene ble sluttført 24. april 2017.

I 2016 presenterte NSB-konsernet virksomheten som overføres til Samferdselsdepartementet som ikke videreført virksomhet/eiendeler hold for utdeling. For å gi et representativt bilde av utviklingen i 2017 sammenlignes årets virksomhet mot videreført virksomhet fra 2016 justert for fortjeneste-elementet i leveranser fra den ikke videreførte virksomheten.

Jernbanedirektoratet er i gang med å konkurranseutsette persontogpakker på strekninger som i dag kjøres av NSB. NSB-konsernet og dets rammebetingelser er som følge av dette vesentlig endret.

Konsernet har nå virksomhet innen følgende hovedområder:

// Persontog: persontransport med tog

// Buss: persontransport med buss

// Gods: godstransport med tog

// Reiseliv: opplevelsesbasert reiseliv i Norge

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

NSB-konsernets årsresultat er på 634 MNOK (555 MNOK), en bedring på 79 MNOK sammenlignet med fjoråret. Driftsresultat er på 773 MNOK (638 MNOK), en økning på 135 MNOK. Bedringen i årsresultat skyldes i hovedsak økt resultatandel i felleskontrollerte og tilknyttede selskaper.

Årsresultat etter skatt for den totale virksomheten i morselskapet NSB AS er 502 MNOK (185 MNOK). Konsernbidrag og utbytte fra datterselskaper er inkludert i morselskapets årsresultat med 45 MNOK (561 MNOK). Driftsresultatet i morselskapet er 371 MNOK (436 MNOK). Endringen i driftsresultat skyldes i hovedsak økte kostnader til togleie og tungt vedlikehold av tog.

Konsernets netto kontantstrøm fra driften er 572 MNOK (2 698 MNOK). Netto investeringer er 708 MNOK (1 016 MNOK). Herunder inngår 148 MNOK (1 471 MNOK) i kjøp av varige driftsmidler. Investeringene er i hovedsak brukt til å øke kapasitet og lønnsomhet innen konsernets virksomhetsområder. Det ble i 2017 betalt 0 MNOK i utbytte til eier.

Inkludert årets resultat utgjør egenkapitalen i morselskapet 4 113 MNOK (6 464 MNOK). Hovedårsaken til nedgangen i egenkapital er utskilling av selskap som følge av jernbanereformen. Egenkapitalandelen er 51 % (42,7 %). Etter implementering den 1. januar 2018 av endringen vedr leieforpliktelser i IFRS 16 synker egenkapitalandelen i morselskapet NSB AS til 29,2 % før fradrag for utdeling av utbytte for inntektsåret 2017. Annen opptjent egenkapital for morselskapet før årets utbytte utgjør 428 MNOK.

For NSB-konsernet er egenkapitalen 4 985 MNOK (9 934 MNOK), som gir en egenkapitalandel på 43,6 % (34,3 %). Etter implementering den 1. januar 2018 av endringen vedr leieforpliktelser i IFRS 16 synker egenkapitalandelen i NSB-konsernet til 26,5 % før fradrag for utdeling av utbytte for inntektsåret 2017.

Konsernets avkastning på bokført egenkapital etter fisjonen er 13,2 % (12,1 %).

NSB-konsernets arbeidskapital er 4 911 MNOK (4 219 MNOK), en endring på 692 MNOK.

Eier ved Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en forventning om 50 % utbytte av NSB-konsernets årsresultat etter skatt, hvor utbytteneivået det enkelte år må vurderes konkret. Det foreslås følgende disponering av årets totalresultat for

Utbytte	315 MNOK
Overført annen egenkapital	187 MNOK
Sum årsresultat	502 MNOK

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

Sammendrag av resultater og utviklingstrekk for virksomhetsområdene

Persontogvirksomheten

Virksomheten består av NSB AS med datterselskapene NSB Gjøvikbanen AS og Svenska Tågkompaniet AB. Eierskapet til Norske Tog AS og Entur AS som ble etablert som konsekvens av jernbanereformen, hhv. for å ivareta eierskap av persontogmateriell og eierskap og drift av salg- og billetteringssystemer, ble ved inngangen til 2017 overført til Samferdselsdepartementet. De selskapsrettslige prosessene ble sluttført 24. april 2017.

I forbindelse med jernbanereformen har regjeringen iverksatt/varslet konkurranse om tre persontogpakker, hhv. trafikkkpakke Sør, trafikkkpakke Nord og trafikkkpakke Vest, med oppstart i hhv. juni/juli 2019, desember 2019 og desember 2020. I tillegg planlegges det å iverksette ytterligere konkurranser, herunder for det sentrale Østlandsområdet. Persontogvirksomheten gjennomfører et større endringsprogram for å forberede seg for disse konkurransene, og både organisering og bemanning er under tilpassing til endrede rammebetingelser og ny markedssituasjon.

I løpet av året er antall nye Flirt-tog i virksomhetens drift økt til 91 (81), hvorav 4 er under innfasing på Gjøvikbanen til erstatning for gamle togsett. I løpet av året er NSBs tilbud i form av setekilometer økt med 5 %, i hovedsak ved oppstart av 4 ekspressavganger på Vestfoldbanen, og flere doble togsett på lokaltogavganger sør og nord for Oslo.

For NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS ble det i slutten av desember 2017 besluttet å lukke dagens pensjonsordning i SPK for de over 55 år ved utgangen av 2018. Alle yngre medarbeidere på lukketidspunktet får en oppsatt rettighet i SPK og fra 2019 en ny innskuddspensjonsordning. Pensjonskostnad for 2017 og forpliktelse pr 31. des. 2017 er for disse selskapene beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19. Den balanseførte pensjonsforpliktelse som for disse selskapene utgjør 1 574 MNOK, er vurdert å gi et forsvarlig og i dag beste uttrykk for selskapenes forpliktelser hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningen.

Driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2017 er 7 966 MNOK (7 880 MNOK), en økning på 1,1 % fra foregående år. Totalt antall reiser i persontogvirksomheten i Norge og Sverige er på 70 mill. som er en vekst på 4 %. For NSB AS er veksten 6,3 %.

Driftsresultatet for persontogvirksomheten er 558 MNOK (398 MNOK), en økning på 160 MNOK fra fjoråret, som i hovedsak kan knyttes til økt resultatandel fra felleskontrollerte og tilknyttede selskap samt gevinst fra salg av eierandel i Oslo S Parkering AS. Økningen i driftsinntekter ble motvirket av

en kostnadsøkning knyttet til bl.a. vedlikehold og leie av tog samt bruk av utskilte salg- og billetteringsløsninger. For virksomheten i Sverige ble driftsresultatet - 52 MNOK (4 MNOK), en nedgang knyttet til endring i sammensetning av driftede anbud.

Virksomheten er i gang med å planlegge og gjennomføre et nødvendig endringsprogram.

NSBs persontog i Norge oppnådde en punktlighet på 88,4 %, om lag på nivå med 2016, men under målet på 90 %.

Bussvirksomheten

Virksomheten består av morselskapet Nettbuss AS som har 28 datterselskap og 7 tilknyttede selskaper.

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

Driftsresultat er 264 MNOK (306 MNOK). Totale driftsinntekter for 2017 er 6 075 MNOK (5 850 MNOK), en økning på 3,8 % fra året før. Hovedårsaken til økning i omsetning er endringer i anbuds-trafikk i 2017. Nedgangen i driftsresultat kan i hovedsak knyttes til høye positive engangseffekter som var inkludert i resultatet for 2016.

Det skandinaviske ekspressbussmarkedet preges av sterk konkurranse både fra fly, tog og andre bussaktører. Selv om utviklingen totalt sett er stabil, er det stor variasjon fra strekning til strekning. Etter flere år med omfattende omstilling er det nå oppnådd tilfredsstillende lønnsomhet i den norske ekspressbussvirksomheten. Konkurransen er imidlertid fortsatt hard og ytterligere markeds-tilpasning må til for å holde posisjonen. I Sverige har ekspressbussvirksomheten vokst og tar stadig markedsandeler. Virksomheten viser god lønnsomhet.

Bussvirksomheten har deltatt i relativt få, men viktige anbudskonkurranser det siste året. I 2017 har virksomheten vunnet kontrakter med oppstart i 2018 (Nordhordland og Nord Trøndelag) som omfatter 107 busser til en samlet verdi over kontraktperioden på 1 100 MNOK, videre en kontrakt med oppstart i 2019 (Trondheim) som omfatter 150 busser til en samlet verdi over kontraktperioden på 3 500 MNOK. Samtidig har konsernet tapt anbud om kjøring i Kristiansand og Hadeland, og rutevirksomheten her vil bli avviklet sommeren 2018.

Den svenske delen av virksomheten har hatt en stabil produksjon i 2017 og vil heller ikke ha store endringer i 2018, men i starten av 2018 legges en betydelig produksjon ut på anbud.

I 2017 fraktet bussvirksomheten totalt 122 (119) mill. passasjerer fordelt på rute- og ekspressbuss, og kjørte 175 (173) millioner km.

Godsvirksomheten

Godsvirksomheten består av morselskapet CargoNet AS med datterselskap. Den største delen av godsvirksomheten er leveranse av pendeltog for transport av containere og andre intermodale lastbærere, og drift av terminaler i tilknytning til dette. I tillegg leveres transport i form av dedikerte driftsopplegg for enkeltkunder, herunder transport av tømmer, malm og flydrivstoff.

Godstrafikken på jernbane har i 2017 vært preget av høy punktlighet og mindre påvirket av ustabilitet i infrastrukturen enn tidligere år, med unntak av en økning på høsten knyttet til uvær og flom. Til sammen bidrar dette til at tilliten til toget blant våre kunder bedres.

Driftsinntektene er på 1 027 MNOK (980 MNOK), og driftsresultatet - 49 MNOK (- 2 MNOK).

Markedet preges av en tydelig forsterket konkurransesituasjon etter at den største godstogkonkurrenten, som etablerte seg i markedet medio 2016, har økt sitt transporttilbud. Innføringen av baneavgifter har i tillegg negativt påvirket konkurransebildet mot veitransport. Dette har medført press på priser og lavere fyllingsgrad i togene, samtidig som det er økte kostnader til leie og vedlikehold av lokomotiver og vogner.

Omfanget av ikke planlagte innstillinger grunnet infrastrukturen på til sammen 103, er betydelig høyere enn foregående år (50), og i hovedsak knyttet til innstillinger en kort periode i høst grunnet uvær og flom. Punktligheten var 95 % (94 %) leveranse innenfor 15 minutter, som er bedre enn målsettingen på 90 %.

Reiseliv

Reiseliv selger fjord-, fjell- og kulturopplevelser til norske kunder, turister og internasjonale turoperatører. Hoveddelene av aktiviteten drives gjennom de deleide selskapene Flåm Utvikling og Fjord Tours. Det arbeides med å utvikle flere attraktive reiselivspakker med tog, buss og båt sammen med lokale reiselivsaktører, og som skal være tilgjengelige via en digital reiselivsportal.

Eierstyring og selskapsledelse

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

Eierforhold

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

Mål og strategier

Endringen i virksomhet knyttet til jernbanereformen har også som konsekvens at konsernets mål og strategier må justeres. NSB-konsernet har derfor utarbeidet en ny konsernstrategi; *Den beste reisen*.

Konsernets strategi for å skape den beste reisen, er å utvikle konsernet til å bli ledende innenfor fire reiser:

- // Den smarte reisen
- // Den grønne reisen
- // Den trygge reisen
- // Den lønnsomme reisen

De fire reisene kan forstås i konkret og i overført betydning. Konkret betyr de fire reisene at vi lover kundene våre en enkel og behagelig reise fra dør til dør, en klimavennlig og bærekraftig reise, en trygg reise hvor vi tar vare på kunden, og en lønnsom reise som gir kvalitet og verdi for pengene. I overført betydning er de fire reisene endringsreiser som NSB-konsernet skal ut på for å utvikle selskapet slik at vi tilbyr den beste reisen for kunden. De fire reisene er rammeverket for den strategiske utviklingen, og er førende for arbeidet vårt de kommende årene.

Målet er at vi skal ha de mest fornøyde kundene i bransjen, at vi er bedre enn konkurrentene til å ta bærekraftansvar, at vi skal være nordisk bransjeleder på trafikksikkerhet og HMS, ha økonomisk vekst, og en avkastning på kapitalen som møter eiers krav.

Internkontroll

NSB-konsernet har vedtatt et eget rammeverk for internkontroll, og har etablert internkontrollsystemer som omfatter verdigrunnlag, retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter.

Styret gjennomgår årlig konsernets forretningsidé, verdigrunnlag, strategier og planer. Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernet og i virksomhetsområdene. Risiko innen finansiell rapportering vurderes gjennom egne risikoanalyser og periodiske oppfølgingsmøter med virksomhetsområdene.

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

Risiko

Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Konsernets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapital-markedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimalisere de potensielle negative effektene på konsernets finansielle resultater.

Konsernet kan benytte finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Utfyllende informasjon om konsernets finansielle risikostyring er beskrevet i årsregnskapets note 15.

NSB tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett gir de gunstigste betingelsene. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom valutabytteavtaler. NSB har som målsetning å minimere valutarisiko i finansforvaltningen. I den daglige driften er NSB til en viss grad eksponert for valutarisiko knyttet til likvide midler i forbindelse med virksomhet i utlandet. For øvrig er konsernet i liten grad eksponert for valutarisiko da hoveddelen av inntekter og kostnader er i NOK. Dersom avtale om større innkjøp inngås i utenlandsk valuta, kurssikres valutarisikoen tilnærmet 100 % i avtalens løpetid. Som følge av de endringer som jernbanereformen har medført er all obligasjonsgjeld innfridd, men prinsippene ovenfor vil ligge til grunn ved fremtidige låneopptak.

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

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

NSB har fokus på motpartsrisiko i finansielle transaksjoner ved å ha etablerte rammer for eksponering og regelmessig oppfølging av kredittkvalitet på enkeltmotparter. Det stilles krav til minimum A- rating fra Standard & Poor's (eller tilsvarende fra annet anerkjent ratingbyrå) ved inngåelse av avtaler knyttet til finansielle derivater.

Operasjonell risiko

Det gjennomføres systematiske analyser av operasjonell risiko, blant annet innen trafiksikkerhet og oppnåelse av økonomiske mål. Det gjennomføres i tillegg helhetlige risikoanalyser for konsernets virksomhet i tilknytning til det årlige plan- og budsjettarbeidet, hvor både potensielle negative og positive effekter identifiseres og tiltak iverksettes for å styre risikonivået. I disse analysene inngår bl.a. vurderinger av endringer i rammebetingelser, konkurranse- og markedssituasjon, konsekvenser av miljøkrav, og klimautfordringer. Med utgangspunkt i risikoanalysene er det etablert tiltak og kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer, herunder automatiske kontroller, revisjoner og oppfølgende, utvidede analyser relatert til spesielle risikoområder.

NSB-konsernet og samfunnsansvar

Styret er opptatt av at NSB-konsernet tar samfunnsansvar, og det er vedtatt egne retningslinjer for utøvelse av dette. Konsernets største bidrag til samfunnet er tilrettelegging for at samfunnets transportutfordringer foregår på en effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig måte.

NSB-konsernets nye strategi ved den grønne og den trygge reisen vil være bærende for hvordan virksomheten arbeider med samfunnsansvar. Målet for den grønne reisen er at vi er bedre enn konkurrentene på å ta bærekraftansvar, og dette skal måles gjennom klimaavtrykk og omdømme-målinger. Viktige tiltak er å redusere konsernets utslipp av klimagasser, og bruk av kvalitetsstandarder og sertifisering som grunnlag for miljøarbeidet.

Målet for den trygge reisen er at vi skal være bransjeledende på trafiksikkerhet og HMS, og måloppnåelse skal vurderes utifra sykefravær, arbeidsskader som medfører fravær, og medarbeider-tilfredshet. Viktige innsatsområder er trygg transport for mennesker og gods, kundene skal oppleve en trygg reise som er forutsigbar på tid og kvalitet, med sikker håndtering av personopplysninger, og vi skal være en trygg arbeidsplass for våre medarbeidere.

NSB-konsernet rapporterer om status for håndtering av samfunnsansvar til eier i den årlige rapporteringen som spesifisert i vedtektene § 10, og redegjør for øvrig for samfunnsansvar iht. regnskapsloven § 3-3 a og c samt GRI4 CORE. Samfunnsregnskapet er en integrert del av NSB-konsernets årsrapport og inneholder blant annet en redegjørelse om strategier, planer og status for arbeidsmiljø/sykefravær, sikkerhet, likestilling/diskriminering, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon.

Fremtidsutsikter

Markedet for person- og godstransport står overfor store endringer i årene som kommer. Kundene stiller nye krav til smarte og miljøvennlige løsninger, og ny teknologi gjør det mulig. For å lykkes i fremtiden, må NSB-konsernet møte kundenes økende forventninger. For å utnytte konsernets samlede ressurser bedre vil innovasjon og forretningsutvikling samordnes på tvers av konsernet, og forretningsområdene vil arbeide tett sammen for å utvikle og tilby sømløse transporttilbud til kundene. NSB-konsernet skal satse på ny teknologi, grønne løsninger, og et tilbud til kunden som er fleksibelt og tilpasset kundenes behov. Målet er å tilby kunden den beste reisen fra dør til dør.

På kort sikt må NSB-konsernet tilpasse seg en ny markedssituasjon med konkurranseutsetting av etter hvert alle persontogstrekninger i Norge. Derfor gjennomføres det et endringsprogram som skal bidra til et sterkt og levedyktig NSB-konsern med lavere kostnadsbase og derigjennom høy konkurransekraft. For å sikre at konsernet vinner de fremtidige anbudskonkurransene er forbedringsprogrammet Kompass igangsatt. Innen godsvirksomheten er endringsprogrammet Flyt igangsatt. Programmet skal bidra til å forbedre og digitalisere arbeidsprosesser, og derigjennom forbedre konkurransedyktigheten.

Styret ser med bekymring på den lave punktligheten innen persontogtrafikken, en utvikling som forverret seg i annet halvår 2017. NSB arbeider målrettet for å redusere driftsavvik som NSB selv kan påvirke, og er opptatt av å få til et tettere samarbeide med BaneNOR om tiltak for å redusere driftsavvik som skyldes svikt i infrastrukturen.

Persontogvirksomheten er i forhandlinger om ny offentlig kjøp avtale med Staten for å kjøre ikke konkurranseutsatte persontogtilbud inntil disse blir satt ut på anbud. I 2018 vil det bli kjørt omtrent samme produksjon som i 2017, men med forbedringer på Vestfoldbanen hvor åpning av Eidangerparsellen vil gi et bedre tilbud til Grenlandsregionen med reisetidsbesparelser til Porsgrunn og Skien på 20-25 minutter. Nye tog vil gradvis bli innfaset på Gjøvikbanen og deretter Vossebanen. Det planlegges med en total kapasitetsøkning på i overkant av 3 %.

Bussvirksomheten fortsetter sitt arbeid med å bedre rammebetingelsene i bransjen, herunder å jobbe for miljøvennlige løsninger, økt trafikksikkerhet og kundevennlige løsninger. Det er særlig tre faktorer som blir viktige fremover; en offensiv satsing på kollektive løsninger som sikrer bussen god fremkommelighet, utvikling av et anbudsregime som sikrer tilstrekkelige marginer til å opprettholde og utvikle kunderettede tilbud, samt å sikre god og effektiv drift i alle deler av virksomheten.

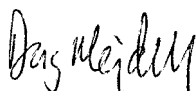
Bussvirksomheten har en ambisjon om å styrke markedsandelen i Norge og øke denne betydelig i Sverige. I 2018 vil det komme flere anbud på eksisterende produksjon. Dette gjelder Romerike i Ruterområdet og Gjøvik, i tillegg kommer over 700 busser i anbud Nettbuss ikke drifter i dag. I Sverige vil ca. 1 000 busser komme i anbud årlig de neste 3 årene.

Konkurransesituasjonen for godstransport på jernbane er meget krevende. Det forventes fortsatt sterk konkurranse både fra veitransport og andre jernbaneselskaper. Innføringen av baneavgifter har ytterligere forverret konkurransekraften mot veitransport. I godsvirksomheten arbeides det med å få til løsninger for å redusere de negative virkninger av en slik innføring, og å forsterke arbeidet med effektivisering for å tilpasse virksomheten til gjeldende rammebetingelser. Men for å sikre en økonomisk bærekraftig godstransport på jernbane er det nødvendig at skjevhetene i rammebetingelser mellom vei og bane rettes opp.

2017 har vært et preget av omstilling, etablering av ny strategi og oppstart av implementering av denne. Samtidig har konsernets virksomheter klart å opprettholde en god og lønnsom daglig drift, og medarbeidertilfredsheten har økt.

NSB-konsernet har fortsatt gode resultater i eksterne omdømmemålinger og målinger av kundetilfredshet. Styret takker alle medarbeidere for god innsats i året som gikk, og ser frem til en felles innsats for den videre utviklingen av det nye NSB-konsernet.

Oslo, 9. februar 2018



Dag Mejdell / Styreleder



Bjarne Borgersen



Wenche Teigland



Åsne Havnelid



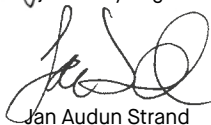
Kjerstin Fyllingen



Ove Sindre Lund



Rolf Juul Ringdal



Jan Audun Strand



Geir Isaksen / Konsernsjef

Samfunns- regnskap 2017

1. **Strategi og mål**
 2. **Våre prioriteringer**
 3. **Fornøyde kunder**
 4. **Fornøyde og trygge medarbeidere**
 5. **Den trygge reisen**
 6. **Vi tar miljøet på alvor**
 7. **Ansvarlige innkjøp**
 8. **Våre resultater – Samletabell**
 9. **Prinsipper og rapporteringsstandarder**
-

1. Strategi og mål

Vi har i 2017 arbeidet med å konkretisere en ny bærekraftstrategi – den grønne reisen – med det klare mål at NSB-konsernet skal være bedre enn konkurrentene til å ta bærekraftansvar. Strategien skal sørge for at vi prioriterer områder hvor vi kan bidra vesentlig til samfunnet gjennom virksomheten vår, og hvor vi ved målrettet innsats bidrar til oppfyllelse av FNs bærekraftsmål.

Vi skal

-
- // Styrke konsernets bærekraft og forbedre klimabidraget gjennom langsiktige tiltak, herunder utvikling av bærekraftige reiselivsdestinasjoner
-
- // Oppnå felles systematikk og kvalitetstilnærming som grunnlag for miljøarbeidet, herunder ISO 14001 sertifisering av alle virksomheter i konsernet
-
- // Bygge en tydeligere grønn profil i vår kommunikasjon og markedsføring, slik at konsernet markeres som ledende aktør på bærekraft og miljø
-

De viktigste KPI'er for dette arbeidet skal måle vår bærekraftsprestasjon i den daglige driften og vårt bidrag til samfunnet, for eksempel reduksjon av klimaavtrykk.

2. Våre prioriteringer

Årsrapporten og Samfunnsregnskapet for 2017 beskriver de momenter som NSB-konsernet gjennom interessent- og vesentlighetsanalyser har kommet frem til er de vesentligste knyttet til vårt samfunnsansvar, herunder:

-
- // Bidra til å ta transportveksten kollektivt
-
- // Sikre en pålitelig transport
-
- // Eliminere skader og dødsfall
-
- // Ta ansvar for leveranser til kunder og oppdragsgivere
-
- // Redusere energi- og ressursforbruk
-
- // Sikre at konsernet har engasjerte medarbeidere
-
- // Sikre ansattes helse, miljø og sikkerhet
-

3. Fornøyde kunder

Omdømme

I Ipsos MMIs årlige profilundersøkelse «Store norske bedrifter» er NSB blant de beste på samfunnsansvar og miljø, mens samlet totalinntrykk av NSB i undersøkelsen gikk ned fra 18. til 22. plass. NSB får en god karakter fra det norske folk på miljøbevissthet og samfunnsansvar.

Innen miljøbevissthet oppnådde NSB en sterk 2.plass i årets undersøkelse, bare slått av Norsk Gjenvinning, med Tine på 3. plass. Det er samme rekkefølge som i 2016.

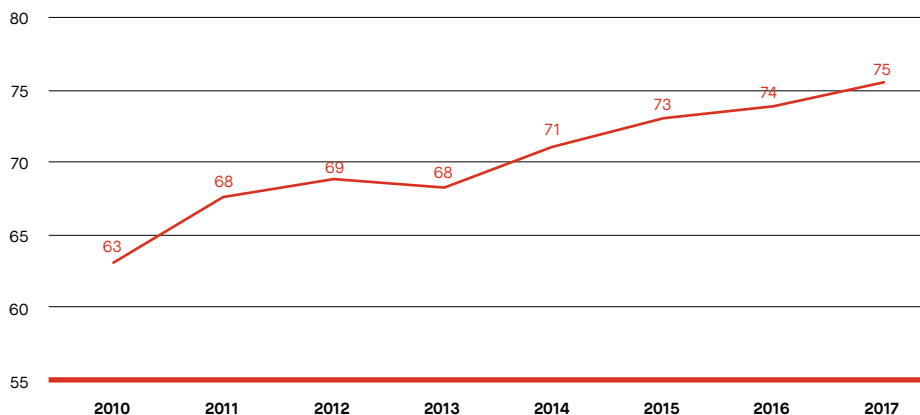
På området samfunnsansvar og moral tok NSB 7. plass (nr. 5 i fjor).

Kundetilfredshet

I NSB-konsernet er vi opptatt av kundetilfredshet, og setter mål for dette. Målingen brukes til å gi oss tilbakemeldinger på de områdene som vi må forbedre oss på.

Ny toppmåling

KUNDETILFREDSHETSINDEKSD (KTI)



Persontogvirksomheten har i 2017 oppnådd den høyeste score i kundetilfredshet som vi har målt.

Hovedtrekkene fra KTI-målingen høsten 2017 er:

- // Kundene er mer fornøyd med billettkjøpet enn tidligere og NSB sin mobilapp er en av salgskanalene med høyest tilfredshet.
- // Bedre håndtering av buss for tog enn noensinne målt, og positiv utvikling for billettkjøpet
- // Vesentlig lavere opplevd punktlighet og dårligere vurdering av avviksinformasjon enn sist måling
- // Opplevelsen av informasjon på toget, ombordstigningen, kupekomfort og ombordpersonalet holder seg på de høye nivåene fra vårens måling

Kundetilfredsheten for NSB Gjøvikbanen er relativt stabil, og kundene er i hovedsak meget fornøyd med leveransen. Tilfredsheten var på 73 poeng, en nedgang på ett prosentpoeng fra 2016.

KTI for våre ekspressbusser er høy og endte på 78 i 2017, et prosentpoengs nedgang fra i fjor.

Volumentvikling

Den gode volumentviklingen for persontogvirksomheten i Norge fortsetter, og veksten for antall reiser dette året ble på 6,3 %.

Veksten var størst i pendler- og lokaltrafikken på Østlandsområdet, men det var også en god utvikling på Flåmsbanen som har en høy andel turisttrafikk. Det var nedgang i lange regiontog, og i Sverige på grunn av endring i anbuds kjøring.



I bussvirksomheten økte antall reiser fra 118,8 mill. til 121,7 mill. Antall reiser i Norge og Sverige var i 2017 på henholdsvis 85,8 (84,2) og 35,9 (34,6) mill., en vekst på 1,9 % og 3,8 %. Endringen skyldes i hovedsak endring i antall tilbud som kjøres.

Antall lastenheter (TEU) transportert i godsvirksomhetens containerpendler ble redusert med 3,6 % i 2017. Hovedårsaken til reduksjonen er økt konkurranse både på jernbane og fra godstransport på vei. Men virksomhetens kjørte nettotonnkilometer økte på grunn av større aktivitet innen produktet systemtog.

Kvalitet i leveransen

I persontogvirksomheten måles punktligheten kontinuerlig, og målingene er delt i operatørvhengig og total punktlighet. Den operatørvhengige punktligheten (hvor kun forsinkelser som skyldes NSB er regnet inn) er på 98 % for året, som er på nivå med i fjor. Den totale punktlighet for NSB s persontog endte på 88,4 % som fortsatt er betydelig under målet. Punktlighetsstatistikken er et godt grunnlag for dialog mellom togoperatørene og BaneNOR (statlig foretak med ansvar for jernbaneinfrastruktur) for å bedre den totale punktligheten for persontrafikk på jernbane.

Antall forsinkelsestimer (totalt antall timer persontog er forsinket i 2017) endte på 26 279, en nedgang på 4 % fra fjoråret. Andelen som har direkte årsak i NSB er på 17 %, det samme som i fjor.

NSB Gjøvikbanen AS hadde i 2017 en gjennomsnittlig punktlighet på 89 %, mot 90 % i 2016. Vår persontogvirksomhet i Sverige oppnådde en punktlighet på 88,5 %, mot 86,3 % i 2016.

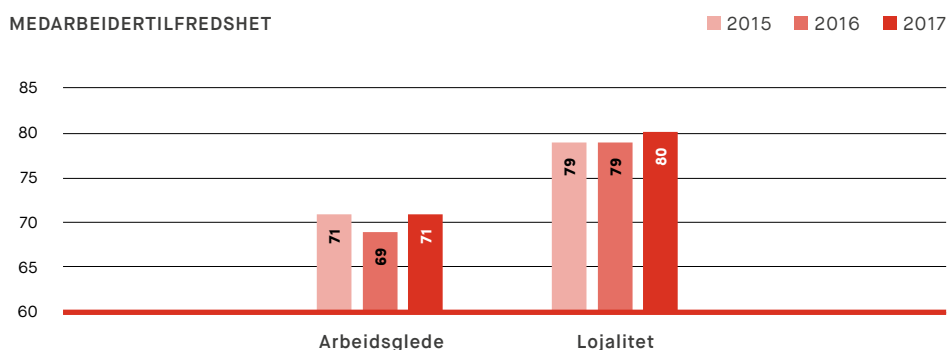
Utfordringer knyttet til infrastrukturen har økt noe i 2017. Flere strekninger var for kortere eller lengre perioder stengt grunnet flom, ras og uvær. Dette medførte innstilling av 103 godstog, en økning fra 50 i 2016. For øvrig har punktlighet for godstog vært over målet på 90 %, og endte på 95 % (94 %) innen 15 minutter levert på terminal.

4. Fornøyde og trygge medarbeidere

Antall medarbeidere og årsverk

NSB-konsernet har ved utgangen av året 10 858 medarbeidere, hvorav 2 124 er midlertidig ansatte og 2 583 arbeider deltid. Den største andelen av deltid- og midlertidig ansatte er i bussvirksomheten. Antall årsverk er 8 964. Av konsernets ansatte arbeider 1 679 i Sverige.

Antall medarbeidere er redusert i hovedsak på grunn av at virksomheter i forbindelse med jernbanereformen er skilt ut fra NSB-konsernet, og i tillegg gjennomføres det omstillingsprosjekt i persontogvirksomheten som vil ha konsekvenser for fremtidig bemanning.



Medarbeidertilfredshet

I vår medarbeiderundersøkelse (MTA) måler vi to nøkkelindikatorer, «Arbeidsglede», som oppsummerer hvordan våre ansatte opplever de sentrale faktorer som påvirker effektivitet i arbeidet, og «Lojalitet», som gir en indikasjon om sluttintensjonen blant våre ansatte.

For konsernet som helhet oppnådde vi i 2017 en økning til 71 poeng for «Arbeidsglede», en fremgang på 2 poeng fra 2016. For «Lojalitet» er resultatet 80, en fremgang på 1 poeng fra i fjor. Det er ingen vesentlige forskjeller mellom kjønnene. Arbeidsgleden ser ut til å øke noe i takt med alder. Ledere har høyere opplevd arbeidsglede og lojalitet enn medarbeidere.

Konsernet har en godt etablert arbeidsprosess knyttet til MTA-undersøkelsen. Det er etablert gode verktøy for identifisering og oppfølging av forbedringstiltak, og det gjennomføres tilbakemeldingsmøter for ledere og ansatte, samt egne gjennomganger i lokal og sentralt arbeidsmiljøutvalg. Dette arbeidet foregår både på enhetsnivå og på individuelt nivå i tilknytning til gjennomføring av medarbeidersamtaler.

Sykefravær og H1

Trygghet for kunden starter med trygge ansatte. Vi kan bare skape den beste reisen, dersom de ansatte opplever en trygg og utviklende arbeidsplass, og er motiverte for å bidra til å realisere konsernets visjon og mål.

Samlet sykefravær for NSB-konsernet er høyere sammenlignet med i fjor på grunn av økning i NSB AS, Gjøvikbanen og Nettbuss. Også H1 er høyere enn i fjor, i hovedsak på grunn av økning i NSB AS men også underrapportering i 2016 for CargoNet. Innen Nettbuss er H1 betydelig høyere i Team Verksted enn i resten av selskapet.

SYKEFRAVÆR	2017	2016
NSB AS	7,3	6,9
Gjøvikbanen AS	7,6	7,4
TKAB	3,0	3,5
CargoNet AS	6,0	6,5
Nettbuss AS	8,5	8,3
NSB Trafikkservice AS	11,4	11,5
Sum	7,9	7,7

For å bli best på fornøyde og trygge kollegaer vil vi iverksette følgende strategiske initiativer:

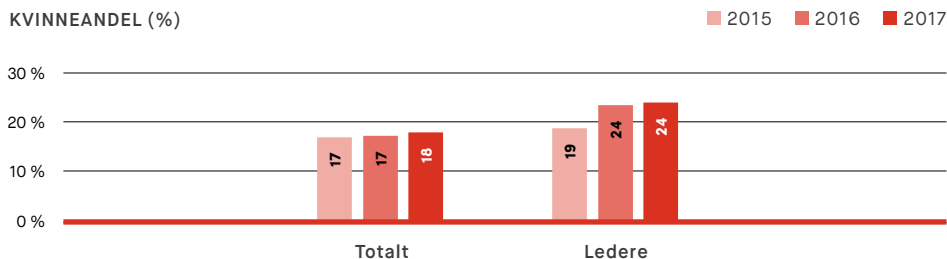
// Øke konsernets oppfølging av HMS internt og overfor leverandører, og redusere antall skader blant de ansatte.

// Øke konsernets oppfølging av sykefravær, med vekt på kompetanseoverføring og felles innsats for å redusere sykefraværet.

H1	2017	2016
NSB AS	7,1	2,9
Gjøvikbanen AS	0,0	5,9
CargoNet AS	12,4	12,4
Nettbuss AS	3,0	3,4
Sum	4,7	3,8

Kvinneandel – medarbeidere og ledelse

Kvinneandelen i NSB-konsernet er på 18 %. Kvinneandelen i konsernets enheter varierer mellom 9 og 50 %. I NSB-konsernets styre er kvinneandelen blant de aksjonærvalgte 60 %, i konsernledelsen 38 % mens den i forretningsområdenes toppledergrupper varierer fra 11 til 43 %. Det er kvinnelig toppleder i forretningsområdet Reiseliv samt i datterselskapene NSB Trafikkservice AS og Finse forsikring AS.



Andelen kvinner i lederstillinger er på 24 %, og er høyere enn kvinneandelen blant ansatte. Kvinners snittlønn varierer mellom virksomhetene, fra 88 til 104 % av snittlønnen til menn. Hovedårsaken kan knyttes til stilling og ansiennitet. Snitt arbeidstid for kvinner er marginalt lavere enn menn.

Menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon

Vi har i NSB-konsernet etablert etiske retningslinjer og retningslinjer for samfunnsansvar som bl.a. omhandler forholdet til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon. Arbeidet med likestilling og likeverd er utdypet i konsernets personalpolitiske prinsipper. Her fremgår det bl.a. at:

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

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

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

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

NSB-konsernet har i 2017 videreført arbeidet med internkontroll, herunder risikoanalyse for misligheter/korrupsjon. Som et ledd i dette har vi gjennomført en test av etterlevelse av våre etiske retningslinjer, samt kvaliteten i våre regnskapssystemer, og deres evne til å hindre feil og misligheter. Samtidig er det gjennomført en relasjonsanalyse for å sikre at anvisere og attestanter ikke behandler økonomiske transaksjoner som de selv har eierinteresser eller styrende interesser i.

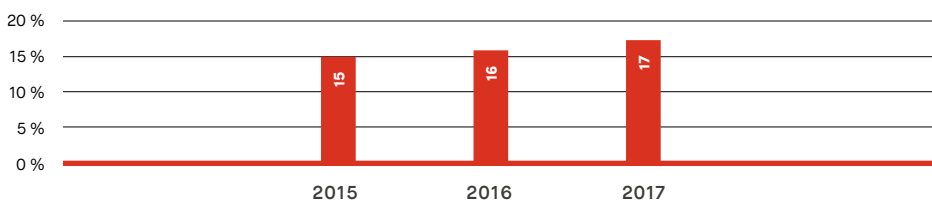
Basert på datainnsamling fra våre systemer har ekstern rådgiver analysert status og anbefalt undersøkelser og forbedringer i våre systemer, rutiner og praksis. Det er i løpet av arbeidet ikke funnet alvorlige feil og/eller hendelser knyttet til misligheter/korrupsjon, men analysene har gitt grunnlag for tiltak for å forbedre datagrunnlag og interne prosesser. Vi er heller ikke kjent med straffesaker igangsatt mot våre selskaper eller ansatte knyttet til korrupsjon. Ledergruppene og styrene i NSB-konsernet ble i løpet av året informert om status og utvikling i egne gjennomganger om internkontroll.

I persontog- og godsvirksomheten er etiske retningslinjer en del av arbeidsavtalen ved nyansettelser. I bussvirksomheten er etiske retningslinjer tilgjengelig i Lederhåndbok (intranett), personalhåndbok og nevnes/linkes i sjåførhåndbøkene. Opplæring i arbeid mot korrupsjon er gitt til nøkkelpersonale i alle virksomheter som en del av årets internkontroll-prosjekt, og godsvirksomheten har introdusert e-opplæring knyttet til våre etiske retningslinjer. Vi har opprettet en varslingskanal iht. kravene i arbeidsmiljøloven. Det er mottatt et varsel om diskriminerende adferd i 2017, som er håndtert iht. vedtatte prosedyrer.

Innvandrerandel

Innvandrerandelen i NSB-konsernet er på 17,4 %, en økning fra 16 % i fjor for sammenlignbar virksomhet. Den største innvandrerandelen er innen renhold med 39 % og buss med 25 %, mens andelen i persontog og gods er hhv. 6,5 og 3,2 %. Andelen er relativt stabil i alle konsernets virksomheter, men med en vekst innen bussvirksomheten.

INNVANDRERANDEL (%)



5. Den trygge reisen

Ved utarbeidelse av vår nye strategi har vi satt som mål for 2020 at NSB-konsernet skal være nordisk bransjeleder på trafikksikkerhet og HMS. Følgende tre innsatsområder er prioritert:

// **Trafikksikkerhet:** Trygg transport for mennesker og gods

// **Trygge kunder:** Kundene skal oppleve en trygg reise, som er forutsigbar på tid og kvalitet, og med sikker håndtering av personopplysninger

// **Fornøyde og trygge kolleger:** Våre ansatte skal ha en trygg arbeidsplass, som er utviklende og motiverende for de ansatte

Trafikksikkerhet

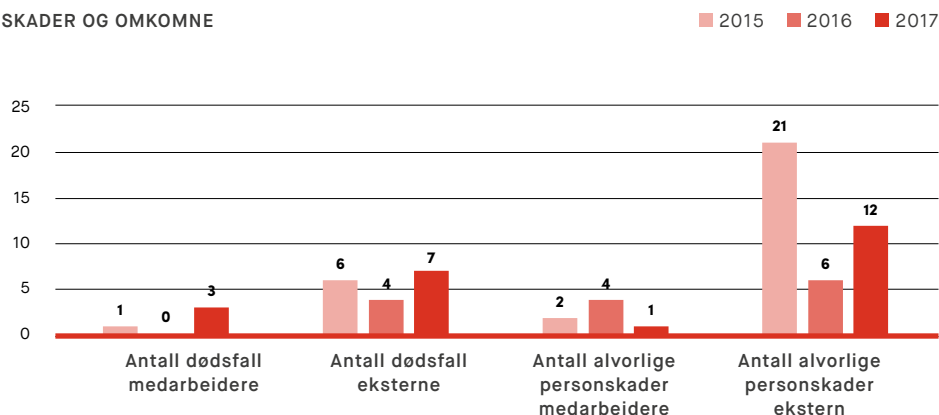
Trafikksikkerhet er sentralt i kulturen for virksomhetene i NSB-konsernet, og de ansatte har høy kompetanse og stolthet knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet. Vi arbeider i alle konsernets virksomheter for ytterligere reduksjon av hendelser og farlige situasjoner, og vil søke utvikling av felles kvalitetsstandarder i arbeidet herunder undersøke grunnlag for sertifisering.

Målet er å redusere antall uønskede trafikkhendelser og farlige situasjoner slik at vi unngår skader og dødsfall knyttet til vår virksomhet.

Trafikksikkerhet - personskader og omkomne

Ingen passasjerer omkom som følge av NSB-konsernets transportaktivitet i 2017. En ekstern omkom i bussvirksomheten på grunn av møteulykke, en innleid og tre ansatte i bussvirksomheten omkom knyttet til arbeidsulykker/møteulykker. I persontogvirksomheten omkom 3 eksterne knyttet til kryssing/opphold i sporet. I godvirksomheten omkom 2 eksterne knyttet til kryssing/opphold i sporet.

SKADER OG KOMMNE



Trafikksikkerhet knyttet til jernbane

For NSB-konsernet har det i 2017 vært 22 hendelser definert som jernbaneulykker iht. forskrift. Antall jernbaneulykker er økt fra 2016, i hovedsak grunnet flere personulykker. Antall hendelser med skade forårsaket av persontogvirksomheten har økt sammenlignet med 2016. Skadesakene følges opp etter etablerte prosedyrer og interne undersøkelser/granskinger iverksettes etter behov. Årsaksforholdene for mange av hendelsene ligger utenfor konsernets direkte påvirkning. Det jobbes systematisk med registrering av uønskede hendelser og rapportering til infrastrukturforvalter. Trafikksikkerhetsarbeidet gjennom målstyring og risikostyring prioriteres høyt og brukes til å påvirke risikoen både internt og i samarbeid med andre. NSBs virksomhet gjennomføres som fastslått i ledelsens gjennomganger til å være i samsvar med eksterne og interne krav.

Trafikksikkerhet i bussvirksomheten

NSB-konsernets bussvirksomhet frakter store passasjermengder daglig, og har et stort ansvar for at alle skal komme trygt frem, samtidig som ingen andre trafikanter påføres skader av noen art. Som et ledd i trafikksikkerhetsarbeidet er nå hele bussvirksomheten sertifisert innen trafikksikkerhet (ISO 39001). Arbeidet med å redusere skader, uhell og ulykker har fortsatt i 2017. Økningen i antall ulykker med omkomne korrelerer dårlig med det økte arbeidet med trafikksikkerhet i virksomheten.

Dyrepåkjørsler

Det var i 2017 1 351 dyrepåkjørsler på norsk jernbane av til sammen 2 144 dyr, som er 5 % mer enn i 2016, og nær 10 % høyere enn snittet de siste 10 år. Det største antall påkjørsler er av elg og tamrein, og den mest utsatte banestrekningen er Nordlandsbanen.

BaneNOR, det statlige foretaket med ansvar for nasjonal jernbaneinfrastruktur, arbeider for å redusere antall påkjørsler, slik som vegetasjonsrydding, oppsett av reingjerder, varslingssystemer og nedsetting av hastighet. BaneNOR gjennomfører FoU prosjekter for å analysere og komme frem til effektive tiltak slik at antall påkjørsler kan reduseres.

6. Vi tar miljøet på alvor

I henhold til Paris-avtalen skal Norge frem mot 2030 redusere klimagassutslippene med 40 prosent sammenlignet med 1990-nivå. Transportsektoren er den største kilden til utslipp av klimagasser i Norge og må bære en vesentlig del av utslippsreduksjonene i årene som kommer.

Også NSB-konsernet må levere på samfunnets omstilling til klimavennlig transport. Dette vil være et krav fra oppdragsgivere i offentlig sektor, og samtidig vektlegger forbrukere, særlig de unge, i økende grad grønne løsninger i sine valg. NSB-konsernet vil ta en tydelig posisjon for å bygge et konkurransefortrinn overfor kunder og oppdragsgivere, og har vedtatt at bærekraft er et strategisk satsingsområde for konsernet.

Energiforbruk*Energieffektive persontog*

Fra 2013 til 2017 hadde NSB Persontog satt seg som mål å redusere strømforbruket med 15 %. Resultatet ble en reduksjon på 8,3% målt i energiforbruk per tonnkilometer. Målet var ambisiøst og noen av energieffektiviseringsprosjektene måtte vike for jernbanereformen. I tillegg har en stor andel av strømmålerne på de nye Flirt togene vært ute av drift. Tariffen som har blitt brukt for å beregne strømforbruket er i gjennomsnitt høyere enn det faktiske forbruket. Den høyere tariffen fører til et høyere fakturert energiforbruk.

Energiforbruk i godsvirksomheten

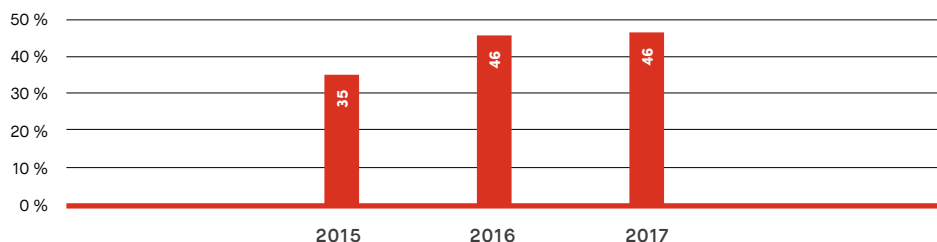
I 2017 er energiforbruket per tonnkm redusert med 3,3 %. Forbruket er i stor grad påvirket av hvilke ruter som kjøres og miks mellom diesel og elektrisk drift. Hovedtiltakene i 2017 er opplæring i energioekonomisk kjøring, tiltak på lokomotiver og ved hensetting av disse, og datafangst og presentasjon av måloppnåelse for redusert energiforbruk.

Godstransport på bane representerer en vesentlig mindre belastning for miljøet enn om transporten skulle gått på vei. Virksomheten avlaster veiene for et betydelig antall lange trailerturer, og bidrar dermed til å redusere utslipp, ulykker og kø. I 2017 avlastet NSB-konsernets godsvirksomhet veiene for ca. 177 000 lange trailerturer. Dette utgjør om lag 700 trailere per hverdag.

Energiforbruk i bussvirksomheten

Bruk av flåtestyringssystem, som blant annet registrerer drivstoff-forbruk, tomgangskjøring og kjøreadferd, har ført til redusert drivstoff-forbruk og dermed utslipp til ytre miljø. Bruk av

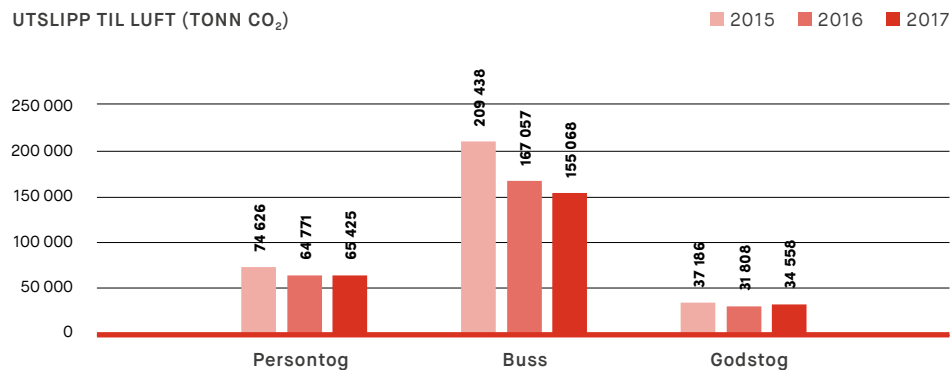
BUSS ANDEL VOGNKM. KJØRT MED FORNYBAR ENERGI (%)



alternative drivstoffer som naturgass, biogass og biodiesel er de siste år utvidet betydelig, og det samme gjelder hybridbusser. Andel vognkm. som er kjørt med busser som bruker HVO/biodiesel eller går på gass, er på 46 %.

Klimagassutslipp

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

UTSLIPP TIL LUFT (TONN CO₂)

Utslipp av klimagass fra NSBs virksomhet er betydelig redusert de senere år. Hovedårsaken er en betydelig overgang til fornybar energi i bussvirksomheten, samt at den nordiske strømmiksen er blitt «renere» de siste år, med en større andel elektrisitet produsert med fornybar energi. Fra 2015 til 2017 er utslippene redusert med 67 827 tonn CO₂-ekvivalenter, eller 21 %.

Avfall

Med bakgrunn i organisasjonsendringer og endrede grensesnitt knyttet til jernbanereformen har det vært utfordrende å få oversikt over det totale volumet og kildesorteringsgrad for avfall i 2017, og spesielt for persontogvirksomheten. Bussvirksomheten har registrert et avfallsvolum på 919 tonn med en kildesorteringsgrad på 75 %. Tilsvarende tall for godsvirksomheten er 852 tonn med en kildesorteringsgrad på 92 %. Det legges opp til en fullstendig rapportering for 2018.

7. Ansvarlige innkjøp

I NSB-konsernet er vi opptatt at vi er en ansvarlig kjøper, som spesifiserer både krav til kvalitet, miljø samt ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter ved våre anskaffelser.

NSB-konsernet kjøper varer og tjenester samt anleggsmidler for om lag 7,5 mrd. NOK i året fra vel 6 000 leverandører. Av disse er vel 6 % registrert utenfor Norge. Arbeid med å sikre etterlevelse av sosiale og etiske krav i verdikjeden er derfor en viktig del av konsernets samfunnsarbeid. Innkjøpsfunksjonen er satt opp for å sikre at NSB-konsernet samlet benytter sin kjøpekraft til å oppnå optimale betingelser ved innkjøp, og at de avtaler/kontrakter NSB inngår med eksterne sikrer NSBs interesser på en tilfredsstillende måte. Vi videreutvikler våre styrende dokumenter og veiledere knyttet til konsernets innkjøp, og driver kontinuerlig videreutdanning av våre medarbeidere på dette området. NSB-konsernet er medlem av Initiativ for Etisk Handel (IEH) som har som formål å fremme ansvarlige leverandørkjeder.

Det er satt en minimumsstandard gjennom konsernets «Etiske retningslinjer for leverandører» som legges til grunn for alle anskaffelser og resulterende kontrakter. Disse stadfester blant annet at leverandørene skal ivareta grunnleggende arbeids- og menneskerettigheter i sin virksomhet.

Anskaffelser

Det foretas risikoanalyse årlig basert på konsernets og virksomhetsområdenes innkjøpsplaner. Risikoanalysen omfatter både miljø, sosiale og etiske krav samt anskaffelser med betydning for trafikksikkerheten. For 2017 ble følgende anskaffelsesområder definert til å være i risikozonen for brudd på etiske og sosiale krav:

// Renhold

// Vedlikeholdstjenester

Det ble gjennomført tiltak i disse anskaffelsene, blant annet ble det stilt krav om at det ikke skulle være mer enn 2 nivåer underleverandører i leveransekjeden for å unngå sosial dumping. Det er også innført innskjerpede krav knyttet til rapportering av disse forholdene i kontraktperioden. Videre ble lovpålagt påseplikt implementert i renholds anskaffelsen.

Eksisterende kontrakter og leverandører

Arbeid med å følge opp sosiale og etiske krav gjøres også mot eksisterende kontrakter. Totalt har konsernet i overkant av 600 løpende kontrakter i registrert i kontraktssystemet. Dette representerer de leverandører med leveranser over 200 000,- hvor regelen er at det skal inngås skriftlig kontrakt. Det er gjort en analyse av disse i 2017 med tanke på risiko for brudd på sosiale og etiske krav. Analysen har resultert i en liste av følgende avtaleområder som er i risikozonen;

// IT driftstjenester

// Vedlikeholdstjenester tog i utlandet

// Reservedeler spesialproduksjon

// Buss- og taxitjenester

// Renholdstjenester

// Folie- og foliering, skilting og merking av rullende materiell

// Nattkomfortpakker

// Kontorrekvisita, gave- og profileringsartikler, kontormøbler og fruktkurver

// Hotellovernatting

// Vernetøy og uniformer

Leverandører med kontrakter om leveranser innenfor risikoområdene følges opp særskilt. Ut fra identifisert risiko fastsettes tiltak ut fra hvilken risiko som er identifisert og alvorlighetsgraden av denne. I 2017 ble det gjennomført revisjoner innen

// Produksjon og distribusjon av uniformer

// Nattkomfortpakker

Det ble ikke avdekket vesentlige brudd på etiske og sosiale krav i 2017.

8. Våre resultater – Samletabell

	2017	2016	2015
Antall togreiser (mill.)	70,1	67,4	67,1
Antall bussreiser (mill.)	121,7	118,8	109,6
Antall transporterte TEU-godstog (1 000)	355	368	373
Punktlighet - persontog (Norge)	88,4 %	88,3 %	88,6 %
Punktlighet - godstog	95,1 %	93,6 %	91,9 %
Kundetilfredshet - persontog (indeks 0-100)	75	73	73
Kundetilfredshet - ekspressbuss (indeks 0-100)	78	79	80
<hr/>			
Energiforbruk persontog Norge - elektrisitet (MWh)	376 761	364 441	344 453
Energiforbruk perontog - diesel (mill. liter)	8,8	8,9	8,7
Energiforbruk buss - diesel (mill. liter)	32,2	31,2	49,0
Energiforbruk buss - biodiesel (mill. liter)	4,0	9,9	16,0
Energiforbruk buss - HVO (mill. liter)	16,1	11,2	
Forbruk alternativ drivstoff buss (gass mill. m ³)	8,1	7,2	8,3
Energiforbruk godstog - elektrisitet (MWh)	125 199	101 631	105 613
Energiforbruk godstog - diesel (mill. liter)	5,7	6,6	7,2
Energiforbruk persontog - (kWh/setekm.)	0,0406	0,0402	0,0385
Energiforbruk buss - (liter/vognkm.)	0,34	0,34	0,41
Energiforbruk godstog - (kWh/tonnkm.)	0,045	0,047	0,045
<hr/>			
Utslipp til luft persontog (Norge) - tonn CO ₂	65 425	64 771	74 626
Utslipp til luft buss - tonn CO ₂	155 068	167 057	209 438
Utslipp til luft godstog - tonn CO ₂	34 558	31 808	37 816
<hr/>			
Avfall tonn	n.a.	5 131	5 096
Kildesorteringsgrad	n.a.	53 %	45 %
<hr/>			
Antall dødsfall medarbeidere	3	0	1
Antall dødsfall eksterne	7	4	6
Antall alvorlige personskader medarbeidere	1	4	2
Antall alvorlige personskader eksterne	12	6	21
Antall jernbaneulykker	22	15	15
<hr/>			
Antall medarbeidere	10 858	12 578	12 668
Antall årsverk	8 964	10 488	10 439
Medarbeidertilfredshet NSB-konsernet	71	69	71
Sykefravær	7,9 %	7,7 %	7,9 %
<hr/>			
Andel kvinner	18 %	17 %	17 %
Andel kvinnelige ledere	24 %	24 %	19 %
Andel innvandrere	17 %	13,4 %	13,9 %
Antall varsler om diskriminerende atferd	1	1	0

9. Prinsipper og rapporteringsstandarder

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

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

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

- // Vi støtter prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og i ILOs kjernekonvensjoner.

- // Vi arbeider aktivt mot alle former for korrupsjon

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

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

Vi bruker føre-var prinsippet i vår håndtering av samfunnsansvar. Dette gjennomføres ved at vi bruker risikoanalyser som basis for vår styring av selskapet og iverksetter tiltak for å styre risikoen. For å sikre at vi har ivaretatt omgivelsenes og egne vurderinger knyttet til konsernets utøvelse av samfunnsansvar, har vi gjennomført interessent- og vesentlighetsanalyser for å få frem og prioritere de områder vi skal arbeide med. Vi har sortert våre interessenter i følgende grupperinger:

- // Eier

- // Nasjonale og lokale myndigheter

- // Leverandører og andre samarbeidspartnere

- // Kunder

- // Medarbeidere og ansattes organisasjoner

- // Interessegrupper og lokalsamfunn

For hver av disse er det laget en oversikt over type dialog, antall møter, og en temaoversikt. Temaoversikten viser de viktigste temaene som virksomheten og interessentene har vært opptatt av.

Jernbanereform og omorganisering har endret omgivelsene våre, og disse endringene er også reflektert som endring i årets vesentlighetsanalyse sammenlignet med fjorårets. Mens vi tidligere har regnet sikkerhet som en hygienefaktor fordi sikkerhetssystemet er grundig implementert i organisasjonen, er sikkerhet hos kundene nå løftet frem som vår fremste prioritet. I tillegg peker vesentlighetsanalysen på pålitelighet og kollektiv transportvekst som NSBs mest vesentlige samfunnsbidrag:

Hvor viktig er aspektet for eksterne interessenter?	Høy		<ul style="list-style-type: none"> • Eliminere skader og dødsfall hos kunder • Sikre pålitelig transport (punktlighet) • Bidra til å ta transportveksten kollektivt 	
	Middels	<ul style="list-style-type: none"> • Minimere lokale utslipp (NOx) • Utvise god etikk i kunde- og leverandørkontakt • Sikre inklusjon av alle befolkningsgrupper (kunde) 	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere energi- og ressursbruk • Minimere avfallsmengde og kjemikalieforbruk • Bidra til å løfte mer gods over på bane • Levere kontinuerlig utvikling og innovasjon • Få mer kollektivtrafikk for pengene (reducere subsidier) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ta ansvar for leveranser til kunder og oppdragsgivere • Transportere fra dør til dør
	Middels	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre menneskerettighet i leverandørkjeden • Arbeide mot korrupsjon i transportsektoren 	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere CO₂-utslipp fra egne medarbeidere • Skape nordisk omsetningsvekst • Sikre høy informasjonssikkerhet 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre robust kapitalavkastning • Øke mangfold i transportsektoren • Sikre at konsernet har engasjerte medarbeidere • Sikre ansattes helse, miljø og sikkerhet • Sikre robuste og effektive innkjøp
	Middels	Hvor viktig er aspektet for NSB-konsernets fremtidige overlevelse?		Høy

På basis av strategiske analyser samt interessent- og vesentlighetsanalysene har vi prioritert de områder vi skal konsentrere oss om i konsernets arbeid med samfunnsansvar.

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

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

Eierstyring og selskaps- ledelse

1 Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

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

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

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

2 Virksomhet

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

Selskapets virksomhet fremgår av vedtektene:

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

3 Selskapskapital og utbytte

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

Av viktige særregler for statsaksjeselskaper er:

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

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

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

4 Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

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

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

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

5 Fri omsettelighet

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6 Generalforsamling

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

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

7 Valgkomité

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

8 Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

NSB AS har ikke bedriftsforsamling. Styret velges av generalforsamlingen.

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

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

9 Styrets arbeid

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

Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef.

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

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

Styret har etablert revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg.

10 Risikostyring og internkontroll

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

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

11 Godtgjørelse til styret

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

12 Godtgjørelse til ledende ansatte

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

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

Styrets erklæring om lederlønn behandles som egen sak i generalforsamlingen.

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

13 Informasjon og kommunikasjon

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

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

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

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

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

14 Selskapsøvertakelse

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

15 Revisor

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

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

