

Flytogets årsrapport 2012



PUNKT LIGHT



INNHOOLD

Administrerende direktør	5
Styrets beretning	7
Flytogets styre	14
Regnskapsprinsipper	16
Flytogets årsregnskap	20
Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget	35
Kunderegnskap	37
Trafikksikkerhetsregnskap	38
Medarbeiderregnskap	39
Samfunnsansvar og miljø	41
Report of the Board of Directors	47

NØKKELTALL/KEY FIGURES (ALLE TALL I MNOK)

	2012	2011
Driftsinntekter/Operating income	832	814
Driftskostnader/Operating costs	685	662
Driftsresultat/Operating revenues	147	152
Netto finans/Net financial costs	3	1
Ekstraordinære kostnader/Extraordinary costs	0	0
Årets resultat/Annual results	150	153
Balanse/Balance		
Immaterielle eiendeler/Immaterial assets	233	247
Anleggsmidler/Fixed assets	926	999
Lager/Inventory	19	46
Kontanter/Current assets	287	127
Fordringer/Receivables	6	9
Sum eiendeler/Total assets	1471	1428
Egenkapital/Shareholders' capital	1005	921
Langsiktig gjeld/Long-term debt	0	0
Kortsiktig gjeld/Short-term debt	249	221
Forpliktelser/Liabilities	217	287
Sum egenkapital og gjeld/Total liabilities and shareholders equity	1471	1428
Kontantstrøm/Cashflow		
Fra drift/From operation	257	216
Fra investeringer/From investments	-21	-79
Fra finansiering/From finance	-77	-134
Netto kontantstrøm/Net cashflow	159	3





FLYTOGET STYRKER SIN MARKEDSPOSISJON

2012 startet med at reiselivets ærespris ble gitt til Flytoget AS og avsluttet med ny passasjerrekord. Seks millioner kunder valgte Flytoget som tilbringertjeneste til og fra Oslo Lufthavn. Til og med under sommerens seks ukers stengning av Oslo S, var Flytoget kundens førstevalg. Med en vekst i sommertrafikken på 33 % fra året før, økte vi kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn med 2,4 %. Kundene våre er blant Norges mest fornøyde forbrukere og en høy kundetilfredshet og tillit over tid, ledet til at Flytoget ble kåret til om-dømmevinner, uavhengig av bransje, av BI våren 2012. Lojale kunder og vekst i nye kundegrupper gjennom sommeren, er en bekreftelse på at vi gjør det vi sier vi skal gjøre.

Punktlighet og regularitet er de viktigste leveransekravene og her innfridde vi over forventning både sammenlignet med de siste driftsår og målt mot andre togselskap. Etter betydelig oppgradering i infrastruktur, og ny Bærumstunnel, samt omfattende arbeid internt, er punktligheten forbedret med nærmere to prosentpoeng siste to år. Programmet med tungt vedlikehold av våre 16 togsett, ble avsluttet i 2012 og er en medvirkende årsak til den høye regulariteten. God drift, betydelige investeringer og en god kultur på å levere høy og jevn kvalitet til kundene, særpreger Flytogets organisasjon.

Fra 2009 har vi hatt gleden av et fruktbart samarbeid med Røde Kors. Flytoget er en virksomhet

som har ressurser med kompetanse, høyt ønske om frivillig arbeid blant medarbeiderne og kapital til å støtte opp under dette arbeidet. Det forventes at vi bidrar til samfunnet rundt oss og tar et aktivt samfunnsansvar, som er forankret i vår kjernevirksomhet. Vår satsning har inkludert prosjektet Safir og hjelp til selvhjelp for rehabiliterte som skal tilbake til samfunnet etter krevende liv på utsiden. I tillegg til vårt lokale miljø, skal vi bry oss om klimaet og bidra til at transportsektoren ikke slipper ut så mye som dagens tredjedel av utslippene på landsbasis i fremtiden. Arbeidet med et program for strømsparende kjøring er igangsatt, og Flytoget ønsker å bidra til det store jernbaneløftet med togtilbud som øker kollektivandelen rundt Oslo i den kommende Nasjonal Transportplan-perioden.

Trafikkavtale med staten er inngått og sikrer Flytoget trafikkeringsretten på Gardermobanen i 15 år fra 01.02.2013. I tillegg har selskapet søkt om å doble antall avganger fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret, og bidra til at bilistene parkerer bilen når de skal til flyplassen. 2012 ble nok et år med lønnsom drift og evne til å investere i offensiv produktutvikling og kundeinnovasjon. Etter innføring av trådløst nettverk, app med sanntidsinformasjon, innsjekk til flyselskapene og

fullstendig renovering av togsettene, vil 2013 innledes med billettlose reiser for alle og utviklingen av mobil betalingsløsning er igangsatt. Ny teknologi skal også prege arbeidsdagen til de av våre medarbeidere som går i turnus. Innfasing av nettbrett er igangsatt og vil gi våre operative en forenkling og effektivisering av sin hverdag. Gjennom nettbrett og revitalisering av serviceprogrammet, skal kundene ivaretas på en enda bedre og profesjonell måte.

Det er med stor glede og takknemlighet, at jeg fremhever alle de flinke og omsorgsfulle medarbeiderne som jobber i Flytoget AS. Flytogstandarden er et begrep for kundene, skapt av medarbeidere som sørger for at vi leverer presisjon i kundeopplevelsen. Med indre styrke og stort pågangsmot, går vi med rekordfart inn i 2013 og gleder oss til å overgå tidligere prestasjoner og rekorder. Vi vil fortsette å kjempe for å gjøre oss fortjent til kundenes tillit og bidra til å løfte kvaliteten på norsk jernbane.



Linda Bernander Silseth
administrerende direktør

ADMIN- ISTRERENDE DIREKTØR.



INNLEDNING

Flytoget driver persontransport på strekningen fra Drammen til Oslo Lufthavn, og har forretningskontor i Oslo sentrum. Selskapet frakter rundt seks millioner passasjerer hvert år, noe som utgjør om lag 10 prosent av alle togpassasjerer i Norge og ca. 20 prosent av alle togpassasjerer i Osloregionen.

De økonomiske resultatene for 2012 ble gode med en rekordomsättning på 832 millioner kroner. Resultat før skatt endte på 150 millioner kroner.

I løpet av 2012 har Flytoget vunnet flere priser som understreker leveransen av en solid og god kundeopplevelse over tid. Den gjeveste prisen vant Flytoget i «Norsk Kundebarometer» i regi av BI. Førsteplassen bekrefter at Flytoget er Norges sterkeste merkevare uansett bransje og at selskapet har Norges mest fornøyde kunder. Kundetilfredsheten til Flytoget har siden 2009 ligget stabilt på 96 prosent.

Flytoget ble kåret til «Årets norske reiselivsprodukt», en ærespris og anerkjennelse gitt av norsk reiselivsbransje. Selskapet mottok også den internasjonale miljøprisen «Global AirRail Awards, Environmental Commitment» i 2012. Dette er første gang Flytoget mottar en miljøpris, noe som inspirerer selskapet i dets videre arbeid

med å bidra til et bedre klima og en høyere kollektivandel.

Årets gledelige resultater kommer til tross for flere perioder med driftsstans som følge av ekstraordinært vedlikehold og betydelige feil i infrastruktur. Feil på infrastruktur er eksterne rammebetingelser som Flytoget ikke kan påvirke.

MARKEDSUTVIKLING OG KUNDETILFREDSHET

Flytogets markedsandel for tilbringertjenester til Oslo Lufthavn var på 31,9 prosent i 2012 (31,7 prosent i 2011). Billettprisene ble redusert under sommerens avvik hvor Oslo S var stengt i seks uker, og Flytoget fikk 33 prosent flere kunder i denne perioden sammenliknet med tilsvarende avvik i 2011.

Det ble satt passasjerrekord med 6,059 millioner reisende i 2012, 2,8 prosent flere passasjerer enn i 2011. Økningen kom fra 2,1 prosent vekst i trafikken over Oslo Lufthavn, samt økt markedsandel i ferie- og fritidsmarkedet. Medvirkende til veksten er nye og målrettede kampanjer mot ferie- og fritidsmarkedet hvor også pris ble brukt som virkemiddel gjennom sommeren. Markedsføringen mot forretningsmarkedet har vist til produktforbedringer og ny teknologi, som har styrket preferansen av Flytoget som transportmiddel til og fra Oslo Lufthavn. En stadig

bedre kundeopplevelse har vært driver for all satsing og utvikling gjennom året.

NY RUTEMODELL 9. DESEMBER 2012

Ny grunnrutemodell for jernbanen i Oslo-området ble innført fra 9. desember 2012. Dette medførte at NSB fikk flere tog i vestkorridoren og dermed økte konkurransen på Flytogets strekning mellom Drammen og Oslo Lufthavn. Eksterne analyser viser at Flytoget kan vente en nedgang i antall passasjerer etter ruteendringen. For å møte konkurransen ble det i 2011 vedtatt en større investeringsramme med fokus på produktutvikling. Produktutvikling har vært et prioritert område i hele 2012.

PUNKTLIGHET OG REGULARITET

Punktlighet er en av Flytogets viktigste styringsparametre, og viser hvor stor andel av togene som ankommer Oslo Lufthavn i rute. De første ukene av 2012 var utfordrende med varierende resultater for punktligheten. Etter dette forbedret punktligheten seg gjennom året og i uke 37 var akkumulert punktlighet ved ankomst Oslo Lufthavn på sitt høyeste nivå for året; 96,6 prosent. Etter uke 37 ble det vanskeligere å opprettholde de gode punktlighetsresultatene og punktligheten falt jevn resten av året. Punktligheten for 2012 endte på 96,2 prosent mot 94 prosent i 2011. Dette er den beste punktligheten siden 2005, og tyder på at de store

STYRETS BERETNING.

investeringer som er gjennomført i området rundt Oslo S har gitt resultater.

Regularitet er måltallet for hvor mange tog som går etter oppsatt plan til og fra Oslo Lufthavn. Regulariteten holdt et jevnt fint nivå gjennom årets elleve første måneder. I desember falt regulariteten dramatisk, hovedsakelig på grunn av kabelbrann i Oslostunnelen. Totalt innstilte Flytoget 276 tog til og fra Oslo Lufthavn i desember, og i denne måneden ble det innstilt flere flytog enn sammenlagt i årets øvrige elleve måneder. Totalt ble det innstilt 519 tog i 2012 mot 533 i 2011. Regulariteten for 2012 endte på 99,3 prosent, og det er det samme som Flytoget oppnådde i 2011.

I 2012 var den foreløpige siste store planlagte stengningen av Oslo S. I likhet med sommeren 2011 var Oslo S stengt i seks sammenhengende uker, og busstransport for flytog ble organisert mellom Drammen og Lillestrøm stasjon, med ordinær togtrafikk mellom Lillestrøm og Oslo Lufthavn.

EIERFORHOLD

Flytoget har vært eid av Nærings- og handelsdepartementet siden 2004. Målet med statens eierskap i Flytoget er å oppnå lønnsom togtrafikk som bidrar til en høy kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Selskapet skal drives på forretningsmessig grunnlag.

ORGANISASJON

Selskapet jobber med kontinuerlig utvikling av organisasjonen for å sikre en effektiv, lønnsom og kundefokusert drift. Flytoget tok i 2012

konsekvensen av en stadig mer digital hverdag og slo fra 2013 sammen avdelingene IT og Kommersiell til én avdeling. Dette vil gi selskapet ytterligere kundefokus i alle kanaler og systemer. Avdelingen Operation ble en selvstendig enhet og vil ha hovedfokus på serviceopplæring som i fremtiden vil være ett av Flytoget største konkurransefortrinn.

Ved utgangen av året hadde selskapet 311 årsverk fordelt på 343 ansatte. Kjønnfordelingen av medarbeidere er 149 (43 prosent) kvinner og 194 (57 prosent) menn. Gjennomsnittsalderen i selskapet var 40 år i 2012, og gjennomsnittsansieniteten er 7,3 år. Turnover for 2012 var 8,9 prosent mot 14,9 prosent i 2011.

Sykefraværet var 8,4 prosent i 2012, en økning på 0,4 prosentpoeng fra 2011.

Flytoget er organisert i fem avdelinger:

- *Kommersiell og IT*, har ansvaret for salg, markedsføring, produktutvikling og IT.
- *Operation*, har ansvaret for den operative driften, dvs. togfremføring, togpersonell og operativ ledelse
- *Sikkerhet og Teknisk*, har ansvaret for togmateriell, togvedlikehold og sikkerhet.
- *HR og samfunnsansvar*, har ansvaret for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen bl.a. rekruttering, vilkår, kompetanseutvikling, arbeidsmiljø og interninformasjon, samt samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.
- *Økonomi og finans*, har ansvaret for resultat- og budsjettoppfølging,

likviditetsstyring, finans, regnskap, forsikring, innkjøp og prosjekter.

Lederteamet består av tre menn og tre kvinner.

ARBEIDSMILJØ

Godt arbeidsmiljø er avgjørende for gode prestasjoner og en god serviceleveranse. Det legges vekt på medarbeidernes kompetanseutvikling, god oppfølging fra ledere og at det er samsvar mellom ressurser, oppgaver og myndighet. Det satses på utviklingen av medarbeideres fysiske og psykiske helse gjennom systematisk HMS-arbeid.

Interninformasjon har hatt en banebrytende utvikling gjennom introdueringen av nettbrett, som bidrar til mer effektiv drift og god kommunikasjon i selskapet. Det operative miljøet har mottatt denne forbedringen positivt og har opplevd en enklere hverdag.

Selskapet har høy medarbeidertilfredshet, noe som kom frem i undersøkelsen «Great Place to Work» i mars 2012. Flytoget kom på syvendeplass i kategori for store virksomheter.

I forbindelse med årlige sikkerhetskurs som alle førere og verter må gjennomføre, er det lagt inn spørretimer med ledelsen som et ledd i å skape et felles målbilde. Et slikt forum bidrar positivt til kommunikasjon og forståelse av alles oppgaver og ansvarsområder.

LIKEBEHANDLING

Arbeidsmiljølovens formål er bl.a. å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og

å hindre diskriminering på grunn av bl.a. kjønn, alder, etnisitet, hudfarge, religion og livssyn. Flytoget har en meget bevisst holdning til lovens formål, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om utviklingsmuligheter. Det har ikke vært nødvendig å iverksette spesielle tiltak for å sikre likestilling, da det er god fordeling på alle nivåer. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn, og det søkes å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn i alle avdelinger, uavhengig av etnisk bakgrunn. I 2012 var 14 prosent blant nyansatte av utenlandsk opprinnelse. Totalt 22 nasjonaliteter er representert i selskapet.

STYRETS ARBEID OG SAMMENSETNING

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer, hvorav tre medlemmer er valgt av ansatte. Det er tre kvinnelige styremedlemmer, og kvinneandelen er dermed på 38 prosent.

Flytoget følger den norske anbefalingen vedrørende «Eierstyring og selskapsledelse» innenfor de områder som er aktuelle for selskapet. Dette er nærmere beskrevet lengre bak i årsrapporten. Instruks for styret og administrerende direktør er i tråd med anbefalingen, og selskapets etiske retningslinjer er kommunisert til alle medarbeidere.

Det er i løpet av 2012 avholdt syv styremøter. Ett av møtene ble kombinert med en studietur til London og et annet innbefattet befarings Oslo Lufthavn i forbindelse med utbyggingen av terminal 2.

LEDERLØNNSERKLÆRING

Styret har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16a. Lederlønnserklæringen fremkommer i note 2 i årsregnskapet.

Selskapet har et kompensasjonsutvalg som skal sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt utarbeide forslag til bonusprogram for alle ansatte i selskapet for påfølgende år. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefaling.

SIKKERHET

Flytoget har en sikkerhetspolitikk med visjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell.

I 2012 erfarte Flytoget kun mindre uhell, med unntak av én mer alvorlig hendelse. En mindre eksplosjonsartet brann oppstod i et flytog, som medførte materielle skader av et slikt omfang at hendelsen ble kategorisert som en ulykke. Hendelsen medførte ingen person- eller miljøskader.

Sikkerhet, beredskap og utvikling av en god sikkerhetskultur har alltid høyest prioritet i Flytoget. Administrerende direktør er øverste sikkerhetsansvarlig og skal sørge for et velfungerende styrings- og sikkerhetssystem internt i selskapet. Ledelsen og styret har sikkerhet på dagsorden i alle styremøter og ledermøter i Flytoget. Ledelsen har en årlig gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet og sikkerhetsarbeidet.

Sikkerhet er en del av grunnopplæringen for operativt personell, og oppfølging skjer blant annet gjennom årlige sikkerhetskurs. I tillegg er det innført obligatorisk sikkerhetsopplæring for alt administrativt personell. Fra 2013 legges det inn opplæring i bruk av hjertestartere som innfases i alle flytog første kvartal.

Sikkerhetskonferansen 2012, med fokus på beredskapsarbeid og læring etter ulykker, ble gjennomført i første kvartal. Målgruppen var samtlige medarbeidere i selskapet, samt involverte samarbeidspartnere.

I forbindelse med den nye førerforskriften som kom i 2012, er det ansatt en sikkerhetskoordinator som skal bistå i oppfølgingen av det operative sikkerhetsarbeidet.

RISIKOSTYRING

Risikoanalyse og risikostyring er sentrale elementer i Flytogets selskapsstyring. Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder, og vurderer tiltak og anbefalinger som legges frem for styret. Operasjonell risiko håndteres gjennom selskapets trafikkisikkerhetsplan og security-policy. Prosedyrer, beredskaps- og securityplaner er viktige underliggende dokumenter i risikoarbeidet. Disse oppdateres kontinuerlig, og det er etablert et omfattende system for å registrere og rapportere farlige forhold, uønskede hendelser og skader.

Interne revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale eksterne avtaleparter. Disse aktivitetene settes



opp i et årlig revisjonsprogram og resultatet av revisjonene rapporteres til styret. Flytoget gjennomførte i 2012 en ekstern revisjon av vedlikeholdsleverandøren i tillegg til to interne revisjoner. Statens jernbanetilsyn gjennomførte en revisjon av selskapet i 2012 innenfor områdene risikostyring, vedlikeholds- og leverandørstyring. Avdekkede avvik ble lukket.

Det ble gjennomført fire beredskapsøvelser i 2012. Beredskapsøvelsene og øvrige aktiviteter innenfor dette området settes opp i en årlig øvingsplan. Hensikten er å være i stand til å håndtere større ulykker på en best mulig måte for alle berørte parter.

Flytogets Business Continuity Plan har til hensikt å berede grunnen for å sikre en umiddelbar og korrekt respons hvis det skulle skje noe med operasjonen som medfører bortfall av viktige driftselementer. Planen vil medvirke til at Flytoget klarer å komme tilbake til normal drifts-tilstand på kortest mulig tid.

Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer, er nedfelt i selskapets finansstrategi. Flytoget har ingen rentebærende gjeld og er følgelig ikke eksponert for endringer i rentenivået. Selskapet er til en viss grad eksponert for endringer i valutakurser gjennom innkjøp. Selskapets kreditt risiko er svært begrenset da kundemassen består av svært mange passasjerer og få bedriftskunder. Selskapets likviditet er god og handlingsrommet finansielt er godt. Markedsrisikoen er økende etter som NSB har økt sin produksjon til flyplassen med subsidierte priser uten at Flytoget har fått økt sin

produksjon. Det vises til omtale andre steder i årsberetningen.

MILJØ OG SAMFUNNSANSVAR

Flytogets samfunnsansvar er basert på en bærekraftig økonomi med tiltak utover lover og forskrifter innenfor områdene ytre miljø, klima og trafikk sikkerhet. Miljø er helt sentralt i selskapets samfunnsansvar, som er en integrert del av Flytogets strategi.

Selskapets energiforbruk var på 53 GWt i 2012. Det benyttes kun sertifisert og fornybar energi. Flytogets miljøstyringssystem er basert på prinsippene i standarden ISO 14001. Det er ikke registrert utslipp til luft, vann eller grunn som en følge av selskapets virksomhet i 2012. Flytoget har som mål å oppnå en høyest mulig kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn, og selskapets markedsandel var på 32 prosent i 2012. Dette gir selskapet en av verdens høyeste markedsandeler på tilsvarende tilbringertjeneste.

Flytogets sosiale ansvar gjenspeiles i engasjement i utviklingen av nærmiljøet og passasjermiljøet gjennom samarbeid med organisasjoner. Selskapet kanaliserer innsatsen ved et samarbeid med Røde Kors og Kirkens Bymisjon. Et prosjekt er nettverket SAFIR som er et tilbud til tidligere rusavhengige. Flytoget rapporterer sitt arbeid med samfunnsansvar i henhold til Global Reporting Initiative, som er beskrevet senere.

Gjennom et samarbeid med Utdanningshuset bidrar Flytoget med praksisplasser for personer

som trenger erfaring, både faglig, kulturelt og språklig.

RESULTAT

Selskapet hadde 2,8 prosent trafikkvekst i 2012. Driftsinntektene ble 832 millioner kroner, noe som er en økning på 18 millioner kroner fra 2011. Ordinært resultat før skatt ble 150 millioner kroner, en nedgang på 3 millioner kroner fra 2011. Årets avskrivninger utgjør 131 millioner kroner mot 124 millioner kroner i 2011. Kostnader til utviklingsaktiviteter blir kostnadsført løpende. Som følge av Jernbaneverkets stenging av Oslo S, ble resultatet redusert gjennom lavere inntekter og høyere kostnader med til sammen 67 millioner kroner i 2012, mot 72 millioner kroner i 2011.

KAPITALFORHOLD OG BALANSE

Flytogets samlede balanse ved utgangen av 2012 var på 1471 millioner kroner, mot 1428 millioner kroner i 2011.

Flytogets egenkapitalandel var på 68,3 prosent ved utgangen av 2012 mot 64,4 prosent i 2011.

Hovedårsaken er endringer i aktuarmessige beregningsforutsetninger for 2012. Flytoget har en egenkapital på 1005 millioner kroner ved utgangen av 2012, og det er et solid fundament for finansiering av fremtidige investeringer og vekst.

FORTRINNSRETT TILBRINGERTRANSPORT

Da Stortinget behandlet Flytogets åpningsbalanse i 2000 fikk selskapet en 30 års rettighet i form av en sporprioritet på strekningen

Etterstad – Gardermoen. Verdien har vært avskrevet lineært over 30 år. Flytoget har på initiativ fra Samferdselsdepartementet forhandlet frem en ny trafikkavtale som erstatter den gamle sporprioriteten, med en fortrinnsrett til tilbringertransport på strekningen Asker–Gardermoen. Avtalen løper i 15 år fra 1. februar 2013 til 31. januar 2028. Den nye trafikkavtalens varighet er 23 måneder kortere enn den tidligere 30 års rettigheten, og selskapet har av den grunn endret avskrivningstiden på fortrinnsretten. Fortrinnsretten til tilbringertransport utgjør 234 millioner kroner ved utgangen av 2012. Bakgrunnen for trafikkavtalen er nærmere beskrevet senere i styrets beretning.

LIKVIDITET OG FINANSIERING

Selskapets kontantstrøm fra driften i 2012 utgjorde 257 millioner kroner mot 216 millioner

kroner i 2011. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med 20 millioner kroner grunnet investeringer i hovedsakelig periodisk togvedlikehold. Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året.

Selskapet har ved utgangen av 2012 ingen kassekreditt eller trekkfasilitet. Selskapets bankavtale løper frem til 6. desember 2013. Det er knyttet visse betingelser til bankavtalen, og selskapet tilfredsstillter disse ved utgangen av 2012.

ÅRETS RESULTATDISPONERING

Overskuddet for 2012 ble på 108 millioner kroner etter skatt. Styret foreslår at hele årets overskudd utdeles i utbytte. Utsatt skatt øker med 36 millioner kroner til 116 millioner kroner. Selskapets frie egenkapital, etter avsatt utbytte, utgjør 313 millioner kroner pr. 31. desember

2012. Da selskapet opererer i en syklisk bransje, og i perioder har behov for store investeringer som er nødvendig for å opprettholde merkevaren og markedsandelen, er det avgjørende at selskapet har en solid kapitalbase. En rimelig og forutsigbar utbyttepolitikk fra eier er av stor betydning dersom selskapet skal kunne gjennomføre sin finansieringsstrategi for fremtidige investeringer og vekst.

TRAFIKKAVTALEN

Flytoget har i 2012 forhandlet frem en trafikkavtale med Samferdselsdepartementet. Avtalen strekker seg over 15 år og ble signert 31. januar 2013. Avtalen følger kravene i EUs kollektivtrafikkforordning (EF/1370/2007). Avtalen spesifiserer de krav som omtales i forordningen. Den nye avtalen bekrefter de fortrinn og operasjonelle krav og friheter selskapet allerede har i dag, men

KORT HISTORIKK – 14 ÅR I NORGE

Da Stortinget 8. oktober 1992 landet på Gardermoen som stedet for ny hovedflyplass, ble det samtidig vedtatt at tog skulle være det viktigste transportmidlet. Et nytt høyhastighetstog skulle være et konkurransedyktig, fremtidsrettet og miljøvennlig transportalternativ. Stortinget forutsatte at utbygging og drift skulle være lønnsomt og gi en avkastning på 7,5 prosent. 24. november 1992 ble NSB Gardermobanen AS stiftet for å bygge den nye jernbanestrekningen. Selskapet ble gitt i oppdrag å bygge en dobbeltsporet høyhastighetsbane – den første i sitt slag i Norge – mellom Oslo og hovedflyplassen og derfra videre til Eidsvoll.

1. oktober 1996 vedtok Stortinget at NSB Gardermobanen AS også skal stå for driften av den nye banen. Utbyggingen av Gardermobanen pågikk fra 1994 til 1999. Det ble bygget 66 km trasé, hvorav den 13,8 km lange tunnelen Romeriksporten var gjenstand for flere byggetekniske utfordringer. 8. oktober 1998 åpnet Gardermobanen som planlagt på banestrekningen nordover fra Lillestrøm. Flytoget måtte kjøre utenom Romeriksporten frem til 22. august 1999.

Flytoget var en publikumssuksess fra dag en, og har siden åpningen i 1998 befestet sin posisjon som den ledende tilbringer tjenesten til Oslo Lufthavn, og fraktet over 69 millioner

passasjerer. Regjeringen la i april 2000 frem sitt forslag til gjeldsstruktur, organisering og eierskap for NSB Gardermobanen AS. I juni 2000 behandlet Stortinget Regjeringens forslag, og vedtok blant annet en åpningsbalanse for det nye Flytoget AS som et selvstendig statsaksjeselskap underlagt Samferdselsdepartementet. Infrastrukturen ble overtatt av Jernbaneverket samtidig som det meste av gjelden knyttet til infrastrukturen ble slettet. 1. juli 2004 ble Flytoget underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I 2009 fikk Flytoget levert 16 nye mellomvogner og startet installeringen av et helt nytt billettsystem. Drammen stasjon ble i 2009 flytogets nye endestasjon.

i en form som tilfredsstill den nye forskriften. Kollektivtransportforordningen krever at tjenestetforpliktelser pålegges og eneretter og/eller vederlag tildeles gjennom kontrakt (jf. artikkel 4 i forordningen). Dette er bakgrunnen for at departementet nå formaliserer Flytogets rettigheter og forpliktelser gjennom en avtale om persontransport utført som offentlig tjeneste

FREM TID

Flytoget har søkt Jernbaneverket om å få kjøre seks tog i timen til Lysaker, ved å forlenge operasjonen for de tog som i dag vender på Oslo S. Dette vil bety en jevnere og bedre utnyttelse av togparken, bedre kundetilbud mellom Lysaker og Oslo Lufthavn, samt økt kundegrunnlag for selskapet. Jernbaneverket har avslått søknaden ut fra krav til robust trafikkavvikling i Osilotunnelen. Flytoget har anket avgjørelsen inn for Statens jernbanetilsyn og venter avgjørelse tidlig i 2013. Flytoget har videre søkt Samferdselsdepartementet om å få kjøre tog på intercity-triangelet, og håper dette vil bli en realitet i løpet få år.

Samferdsels-Norge står foran store endringer i årene som kommer. Første trinn av den nye grunnrutemodellen for jernbanen startet i

desember 2012, og endringer vil pågå frem mot 2015. Dette vil gi et løft for store pendlergrupper i det sentrale østlandsområdet. Samtidig utfordrer endringene Flytogets posisjon og robusthet, punktlighet og regularitet, på strekningen til og fra Oslo Lufthavn. Arbeidet med Nasjonal transportplan er allerede godt i gang og i 2013 legges rammene for kommende tiår.

Styret vil følge tett den skjerpede konkurransen på Flytogets strekning. Dette er konkurranse på ulike vilkår og kan få betydning for selskapets lønnsomhet i årene som kommer. For å møte denne konkurransen på en offensiv måte, har styret bevilget midler for stadig produktutvikling og styrking av merkeveren Flytoget. Flytoget skal fortsatt jobbe proaktivt med å gjøre reisen bedre og enklere for kundene.

I 2012 startet den delen av byggingen av Terminal 2 på Oslo Lufthavn som berører Flytoget. Det er nær kontakt med Oslo Lufthavn om de utfordringer som er knyttet til byggeperioden, og Flytoget føler seg trygge på at kundene også i denne perioden vil oppleve Oslo Lufthavn som en imøtekommende og veldrevet flyplass.

Flytrafikken er i vekst. I årene frem mot 2020 er det forventet en sterk vekst i antall passasjerer og Flytoget vil gjennom dette øke sitt markedsgrunnlag. For å møte denne veksten har selskapet startet arbeidet med å sikre at Flytoget fremover vil ha tilstrekkelig kapasitet for å ivareta god kundeopplevelse og sikre videre lønnsomhet.

FORTSATT DRIFT

Etter styrets oppfatning gir fremlagt resultatregnskap og balanse, med tilhørende noter, en rettvise oversikt over selskapets økonomiske utvikling og finansielle stilling. Årsregnskapet for 2012 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til Regnskapslovens § 3-3.

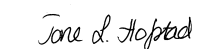
STYRET TAKKER DE ANSATTE

Flytogets styre takker selskapets medarbeidere og ledelse for de svært gode resultater som er levert i 2012. Styret vil rette en ekstra takk til alle medarbeidere som i et år med mange planlagte og uforutsette avvik har gjort en ekstraordinær innsats og bidratt til selskapets høye kundetilfredshet.


Endre Skjørestad
styrets leder


Ann Kathrine Skjørshammer


Per Sanderud


Tone Lindberg Hofstad


Trygve Gjertsen


Odd Erik Haugland


Jan Garder Gundersen


Edel Anne Grinaker


Linda Bernander Silseth
administrerende direktør

Oslo Lufthavn

Direktetog



Plass Seat

← 153-168

Døråpner



Push to open door



FLYTOGETS STYRE



Født: 1944
Stilling: Advokat
Styremedlem siden: 2011

Ann Kathrine er utdannet jurist og driver egen advokatvirksomhet i Oslo. Hun har vært leder for bystyregruppen til KrF i Oslo Bystyre og vært byråd for næring og byutvikling i Oslo. Ann Kathrine har og har hatt flere styreverv i offentlig og privat sektor.

Født: 1972
Stilling: Flytogvert
Styremedlem siden: 2008

Edel Anne har vært flytogvert siden 2003 og hovedtillitsvalgt siden 2007. Hun har grunnfag i historie og pedagogikk og erfaring som lærer, selger og finansiell rådgiver.

Født: 1963
Stilling: Flytogfører
Styremedlem siden: 2010

Jan jobbet som lokomotivfører i NSB fra 1996, og har jobbet som flytogfører siden 1998.

Født: 1972
Stilling: Prosjektleder ved Kunnskapsparken Nord AS.
Styremedlem siden: 2009

Tone er utdannet innen økonomi og organisasjon fra Høgskolen på Lillehammer og Høgskolen i Bodø. Hun har styreverv i bl.a. Nammo AS, Investinor, Innovasjon Norge og Krigsmuseet i Narvik.

Født: 1953
Stilling: Direktør i Vassdrags- og energidirektoratet
Styremedlem siden: 2011

Per er nestleder i styret i Flytoget og er utdannet sosialøkonom fra Universitetet i Oslo. Han har tidligere vært president i EFTAS overvåkingsorgan, ESA. Per har blant annet bakgrunn som underdirektør i Finansdepartementet, ekspedisjonssjef i Landbruksdepartementet, ekspedisjonssjef og departementsråd i Samferdselsdepartementet og departementsråd i Nærings- og handelsdepartementet.



Født: 1956
 Stilling: Planleggingssjef
 i Flytoget AS
 Styremedlem siden: 2008
 Odd Erik er utdannet innenfor
 elektronikk, har kurs i økonomi
 og arbeidsrett og jobbet tid-
 ligere som lokomotivfører.

Født: 1953
 Stilling: Direktør Braathens Aviation
 Styremedlem siden: 2005
 Trygve er siviløkonom fra NHH og
 tidligere partner i Ernst & Young,
 direktør i Braathens samt strategi-
 direktør i konsernledelsen i Posten.

Født: 1962
 Stilling: Adm. direktør, Flytoget
 Linda har bred ledererfaring og
 gode resultater fra flere stillinger
 innen norsk reiselivsnæring. Hun
 har vært direktør i franchise-
 divisjonen til Choice Hotels Scandi-
 navia og var fra 1998–2008 adm.
 dir. i fornøyelsesparken Tusenfryd.

Født: 1953
 Stilling: Haver Advokatfirma
 ANS, Stavanger
 Styremedlem/
 leder siden: 2004
 Endre er cand.jur. med praksis
 som dommerfullmektig og ad-
 vokat. Han var ordfører i Sandnes
 1993–1995, statssekretær i
 Finansdepartementet 1997–2000.
 Endre er styreleder i Finanstilsynet
 og styremedlem i Gassnova SF.



REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømoppstilling
- noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskaps styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen. Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk i Norge gjeldende pr. 31. desember 2012. Den nødvendige spesifisering av regnskapsposter er gjort i noter til årsregnskapet. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

Årsregnskapet er basert på grunnleggende prinsipper i regnskapsloven. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekter resultatføres når de er opptjent, og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter. Regnskapsprinsippene er nærmere utdypet nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunkt for regnskapsavleggelsen, tilsier god regnskapsskikk i Norge at ledelsen beregner et best mulig estimat for bruk i resultatregnskap og balanse. Det kan forekomme avvik mellom estimerte og faktiske tall. For utvalgte vesentlige regnskapsmessige estimater er det presentert sensitivitetsanalyser.

DRIFTSINNTEKTER

Selskapets driftsinntekter består i hovedsak av billettinntekter og inntekter fra salg av reklameplass. Salg av togbilletter inntektsføres på tidspunktet for gjennomføring av reisen. Reklameinntekter inntektsføres i fremvisningsperioden.

KOSTNADSFØRINGSTIDSPUNKT OG SAMMENSTILLING

Utgifter sammenstilles og kostnadsføres samtidig med de inntekter utgiftene kan henføres til.

SKATTEKOSTNAD

Skattekostnader resultatføres når de påløper. Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling/fradrag i senere perioder. Utsatt skatt er beregnet med 28 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

KLASSIFISERING AV BALANSEPOSTER

Eiendeler knyttet til varekretsløpet er klassifisert som omløpsmidler. Den samme regelen gjelder

for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til kjernedrift, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter tidspunktet da regnskapet ble avsluttet. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig.

KLASSIFISERING AV KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

Består av kontanter, inkludert veksel i billett-skranker og billettautomater, vekselsafe, bankinnskudd og trekk på kassekreditt.

VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER, AVSKRIVNING OG NEDSKRIVNINGER

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid og er oppført til anskaffelseskostnad, fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger. Varige driftsmidler avskrives lineært over det enkelte driftsmidlets forventede økonomiske levetid med utgangspunkt i historisk kostpris. Avskrivningstider er nærmere spesifisert i note 12. Avskrivningene er klassifisert som ordinære driftskostnader. Vedlikehold av driftsmidler som ikke er periodisk vedlikehold, kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives. Investeringsprosjekter under utførelse består av ikke ferdigstilte investeringsprosjekter som vil bli overført til varige driftsmidler for avskrivning når de tas i bruk. Varige driftsmidler og

immaterielle eiendeler blir vurdert for mulig nedskrivning når det foreligger indikasjoner om verdifall. Nedskrivning skjer til virkelig verdi ved verdifall som forventes å ikke være forbigående. Nedskrivninger blir reversert i den grad forutsetningen for nedskrivningen ikke lenger er til stede

PERIODISK VEDLIKEHOLD

Kostnader knyttet til periodisk vedlikehold av flytog aktiveres og avskrives over perioden frem til neste planlagte periodiske vedlikehold.

VAREBEHOLDNING

Reservedelslageret vurderes til det laveste av gjennomsnittlig kostpris og virkelig verdi. I 2012 er verddivurderingsprinsipp endret fra FIFO-metode til gjennomsnittlig kostmetode. Varene er ferdig tilvirkede varer. Lagerbeholdningen vurderes årlig for nedskrivning. Roterende togdeler ble i 2012 omklassifisert fra varer til anleggsmidler.

KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER

Kundefordringer og andre fordringer er i balansen ført opp til pålydende etter fradrag for avsetning til påregnelig tap.

YTELSE TIL ANSATTE

Ytelser til ansatte i form av pensjonsordninger og aktuarberegnete forpliktelser vedrørende risiko for «Loss of licence» for flytogførere, er i

henhold til NRS 6A regnskapsført i samsvar med IAS (International Accounting Standards) 19 «Ytelser til ansatte». Netto pensjonsforpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes separat for hver ordning ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent gjennom sin arbeidsinnsats i innværende og tidligere perioder. Disse fremtidige ytelsene diskonteres for å beregne nåverdien, og virkelig verdi av pensjonsmidler trekkes fra for å finne netto pensjonsforpliktelse. Diskonteringsrenten utgjør balansedagens rente på bedriftsobligasjonslån med særlig høy kredittverdighet (AAA-vurdering) og med tilnærmet samme løpetid som selskapets forpliktelser. Beregning er gjort av en kvalifisert aktuar, og er basert på en lineær opptjeningsmodell. Når ytelsene i en ordning forbedres, innregnes den andelen av økningen i ytelsene som ansatte har opparbeidet rettighet til, som kostnad i resultatregnskapet lineært over gjennomsnittlig tidsperiode frem til de ansatte har oppnådd en ubetinget rett til de økte ytelsene. Kostnaden innregnes umiddelbart i resultatregnskapet dersom de ansatte allerede ved tildeling har fått en ubetinget rett til økte ytelser. Aktuarielle gevinster og tap oppstått ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelser innregnes i netto pensjonsforpliktelser umiddelbart og belastes direkte mot annen egenkapital.

REGNSKAPSESTIMATER OG SENSITIVITETSANALYSER

Regnskapsavleggelsen er særlig påvirket av valgte finansielle og aktuarmessige forutsetninger hva angår beregning av selskapets pensjonskostnader og regnskapsførte pensjonsforpliktelser. For konsekvenser av gitte endringer av enkelte vesentlige forutsetninger på selskapets resultatregnskap og finansielle stilling og for sensitivitetsanalyse, se note 11 «Pensjoner». Valg av levetider ved fastsettelse av avskrivningskostnader for varige driftsmidler som togsett og immaterielle rettigheter som fortrinnsrett har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsett-komponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden.





*Det er det raskeste flytoget i verden.
Ti fingre i nesa og kors på halsen.*



FLYTOGETS ÅRSREGNSKAP

Resultatregnskap	01.01.–31.12. (tall i 1000)	Note	2012	2011
Billettinntekter		1	820 157	799 526
Annen driftsinntekt		1	11 498	14 322
Sum driftsinntekter			831 655	813 848
Lønnskostnader m.m.		2, 11	251 325	238 342
Avskrivning		12	131 096	124 058
Annen driftskostnad		2, 13	302 740	299 929
Sum driftskostnad			685 160	662 329
Driftsresultat			146 495	151 519
Annen finansinntekt			4 105	3 163
Annen finanskostnad			-877	-1 756
Ordinært resultat før skattekostnad			149 723	152 926
Skattekostnad på ordinært resultat		4	42 061	42 959
Årsresultat			107 662	109 967
<i>Disponering av årsresultatet</i>				
Til utbytte		8	107 600	77 000
Overført til annen egenkapital		8	62	32 967
Sum disponering			107 662	109 967

Balanse	Note	2012	2011
pr. 31.12. (tall i 1000)			
EIENDELER			
ANLEGGSMIDLER			
<i>Immaterielle eiendeler</i>			
Fortrinnsrett tilbringertransport	7,12	233 551	247 442
Sum immaterielle eiendeler		233 551	247 442
<i>Varige driftsmidler</i>			
Varige driftsmidler	12	915 871	968 565
Investeringsprosjekter under utførelse	5	10 564	30 430
Sum varige driftsmidler		926 435	998 995
<i>Finansielle driftsmidler</i>			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Sum finansielle anleggsmidler		10	10
Sum anleggsmidler		1 159 996	1 246 447
OMLØPSMIDLER			
Varer	10	18 925	45 849
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer	3	5 475	8 779
Andre fordringer		56	60
Sum fordringer		5 531	8 839
Bankinnskudd, kontanter o.l.	6	286 619	127 021
Sum omløpsmidler		311 075	181 709
SUM EIENDELER		1 471 072	1 428 156



Balanse	pr. 31.12. (tall i 1000)	Note	2012	2011
EGENKAPITAL OG GJELD				
EGENKAPITAL				
<i>Innskutt egenkapital</i>				
Aksjekapital (400.000 aksjer à kr 1000)		7,8	400 000	400 000
Overkursfond		8	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital			692 468	692 468
<i>Opptjent egenkapital</i>				
Annen egenkapital		8	312 499	228 166
Sum opptjent egenkapital			312 499	228 166
Sum egenkapital			1 004 967	920 634
GJELD				
<i>Avsetning for forpliktelser</i>				
Pensjonsforpliktelser		11	100 733	207 417
Utsatt skatt		4	115 952	79 594
Sum avsetning for forpliktelser			216 685	287 012
<i>Kortsiktig gjeld</i>				
Leverandørgjeld			44 356	54 172
Betalbar skatt		4	38 476	39 772
Skyldige offentlige avgifter			14 995	6 764
Utbytte			107 600	77 000
Annen kortsiktig gjeld			43 993	42 801
Sum kortsiktig gjeld			249 420	220 510
Sum gjeld			466 105	507 522
SUM EGENKAPITAL OG GJELD			1 471 072	1 428 156

Oslo, 6. mars 2013



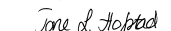
Endre Skjørestad
styrets leder



Ann Kathrine Skjørshammer



Per Sanderud



Tone Lindberg Hofstad



Trygve Gjertsen



Odd Erik Haugland



Jan Garder Gundersen



Edel Anne Grinaker



Linda Bernander Silseth
administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling 01.01.–31.12.	Note	2012	2011
<i>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</i>			
Resultat før skattekostnad		149 723	152 926
Periodens betalte skatt		-39 772	-26 868
Avskrivninger		131 521	123 478
Endring i varelager		746	-29 358
Endring i kundefordringer		3 304	458
Endring i andre tidsavgrensingsposter		11 943	-5 117
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		257 465	215 519
<i>Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</i>			
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler		-20 866	-78 528
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-20 866	-78 528
<i>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</i>			
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts./langs.)		0	-60 000
Utbetaling av utbytte		-77 000	-74 000
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-77 000	-134 000
Netto kontantstrøm for perioden		159 599	2 991
Kontanter og kontantekvivalenter 01.01.		127 021	124 030
Kontanter og kontantekvivalenter 31.12.		286 619	127 021
Denne består av:			
Bankinnskudd m.v.		286 619	127 021



Note 1 Driftsinntekter

	2012	2011
Billettinntekter	820 157	799 526
Inntekter ved utleie av reklameplass	8 900	11 838
Andre driftsinntekter	2 598	2 484
Sum	831 655	813 848

Note 2 Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Styret i Flytoget skal iht. selskapets vedtekter hvert år legge frem for den ordinære generalforsamlingen en lederlønnserklæring for godkjenning.

UTGANGSPUNKT FOR SELSKAPETS LEDERLØNNSPOLITIKK

Styret i Flytoget ser på de ansatte som selskapets viktigste ressurs og er opptatt av at selskapet tilbyr konkurransedyktige vilkår, slik at selskapet tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere. Retningslinjene for lederlønnfastsettelse for statlige selskaper er nedfelt i Meld. St. 13 (2010–2011) Aktivt eierskap.

Ledende ansatte omfatter daglig leder og ansatte som er medlem av Flytogets lederteam. Lederlønninger i Flytoget fastsettes etter følgende hovedprinsipper:

- Lederlønninger skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende. Selskapet skal tiltrekke seg og beholde gode ledere. Lønningene (summen av godtgjørelse som mottas) skal normalt ligge rundt gjennomsnittet av lederlønninger for tilsvarende ledere i sammenlignbare virksomheter.
- Det er hele styrets ansvar å fastsette retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte. Administrerende direktørs godtgjørelse fastsettes av styret. Administrerende direktør er ansvarlig for lønnfastsettelsen i selskapet.

KOMPENSASJONSUTVALG

Flytoget har et særskilt kompensasjonsutvalg for å sikre at styret etterlever eiers forventninger til lederlønninger. Kompensasjonsutvalget har følgende mandat: Utarbeide forslag til retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte og utarbeide forslag til bonusprogram for selskapet for

det påfølgende år. Kompensasjonsutvalget består av styrets leder, styrets nestleder og et styremedlem valgt av de ansatte.

HOVEDPRINSIPPENE I SELSKAPETS LEDERLØNNSPOLITIKK

Grunnlønnen skal være hovedelementet i ledernes lønn. Det gjelder ingen særskilte rammer for grunnlønnens størrelse, men grunnlønnen skal være markedsmessig. I tillegg til fast lønn, kan ledende ansatte motta tilleggssytelser. Nedenfor kommenteres de enkelte ytelser som benyttes spesifikt.

Fastlønn

Fastlønnen skal være hoveddelen av lederlønnen. Det er av styret ikke satt noen øvre eller nedre beløpsmessige begrensninger for fastsettelse av fastlønn for ledende ansatte i selskapet for kommende regnskapsår. Flytoget skal ikke være lønnsledende, men ha konkurransedyktige lønninger.

Styrehonorar

Ansattvalgte i Flytogets styre mottar honorar på linje med eiervalgte styremedlemmer.

Årlige bonusavtaler

Selskapet har i flere år praktisert bonusordninger for ledere og ansatte for å sikre at viktige forretningsmål gis tilstrekkelig prioritet. De årlige bonusavtalene for ledende ansatte har en maksimal utbetaling tilsvarende tre måneders lønn. Måltallene for bonus er basert på finansielle og operasjonelle kriterier og forutsetter resultater utover det som er forventet. Målene besluttet av styret årlig. Kriteriene for bonusmålene er gjennomgått og justert i 2012.

Andre variable elementer

Ytterligere variable elementer for ledende ansatte inkluderer ordning med fast kjøregodtgjørelse/firmabil, parkering, aviser, mobiltelefon og dekning av utgifter til bredbåndskommunikasjon i samsvar med etablerte standarder.

PENSJONSORDNINGER

Selskapets pensjonsordning er basert på at pensjonsalderen er 67 år, og at samlet kompensasjonsgrad ikke skal overstige 66 prosent av sluttlønnen (inntil 12G). Pensjonsytelsen forutsetter full opptjening i Flytoget ved fylte 67 år. Alle ansatte inngår i denne ordningen. Tre medlemmer av lederteamet har en kontraktsfestet avtale om pensjonsdekning på 66

prosent av lønn utover 12 G forutsatt full opptjening. Dette refererer seg til ansettelsesavtaler inngått i perioden 1998–2004. Det henvises til note 11 Pensjoner.

ETTERLØNNSORDNINGER

Administrerende direktør har avtale om forlenget gjensidig oppsigelse i seks måneder. Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet får hun i tillegg 12 måneders etterlønn. Denne etterlønnen samordnes fullt ut med andre arbeidsinntekter som administrerende direktør får i lønnsperioden. Øvrige ledelse og ledende ansatte har ikke avtalefestet etterlønsordninger.

TILDELING AV AKSJER

Flytoget er i sin helhet eid av Nærings- og Handelsdepartementet. Aksjetildeling er således ikke aktuelt.

LEDERLØNNSPOLITIKKEN SOM HAR VÆRT FØRT DET FOREGÅENDE REGNSKAPSÅRET

I forbindelse med fastsettelse av lederlønnene i 2012 har administrerende direktør hatt en samtale med styrets leder, hvor prinsippene som ble lagt til grunn ble diskutert.

RETNINGSLINJER FOR FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE FOR DET KOMMENDE REGNSKAPSÅR

I forbindelse med behandling av selskapets budsjett for det kommende år, beslutter styret den lønnsøkning som legges til grunn for kommende års budsjett, og som vil være retningsgivende for den totale lønnsrammen for selskapet ved det årlige lønnsoppjøret.

LØNNSKOSTNADER	2012	2011
Lønninger	181 785	177 923
Folketrygdavgift	29 860	28 262
Pensjonskostnader	31 682	24 971
Andre ytelser, inkl. styrehonorar	7 998	7 186
Lønnskostnader	251 325	238 342
Gjennomsnittlig antall årsverk	308	301
GODTGJØRELSE		
Administrerende direktør:		
Lønn inkl. feriepenger*	1 927	1 863
Bonus inkl. feriepenger (<i>opptjent i år, utbet. året etter</i>)	354	428
Pensjonspremie	113	111
Annen godtgjørelse	152	158
* Adm. direktørs lønnsøkning var på 3,4 % i 2012		
Styret:		
Styregodtgjørelse	1 031	1 037
Herav godtgjørelse til styrets leder	221	220
FAKTURERT HONORAR REVISOR ekskl. mva.		
Lovpålagt revisjon	250	250
Skatte- og avgiftsbistand	0	0
Annen konsulentbistand	23	0

Note 3 Kundefordringer	2012	2011
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12	90	50
Årets konstaterte tap	241	115
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	0	-10
Årets tap på kundefordringer	241	105



Note 4 Skatt	2012	2011
BEREGNING AV UTSATT SKATT/ UTSATT SKATTEFORDEL		
Midlertidige forskjeller		
Driftsmidler	516 012	493 613
Kundefordringer	-90	-50
Pensjonsforpliktelser *	-100 733	-207 417
Avsetninger	-1 075	-1 880
Grunnlag for utsatt skatt	414 114	284 266
Utsatt skattefordel/utsatt skatt (-) 28 %	115 952	79 594
Utsatt skatt i balansen	115 952	79 594
* Herav pensjonsforpliktelse direkte mot EK	-57 216	-174 258
Herav utsattskatt direkte mot EK	-16 020	-48 792
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt		
Resultat før skattekostnad	149 723	152 926
Permanente forskjeller	496	498
Grunnlag for årets skattekostnad	150 219	153 424
Endring i midlertidige resultatforskjeller (inkl. EK føringer)	-12 806	-11 380
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	137 413	142 044
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	137 413	142 044
Fordeling av skattekostnaden		
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	38 476	39 772
Sum betalbar skatt	38 476	39 772
Endring i utsatt skatt (inkl. EK føringer)	3 586	3 187
Skattekostnad (28 % av grunnlag for årets skattekostnad)	42 061	42 959
Betalbar skatt i balansen		
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	38 476	39 772
Betalbar skatt i balansen	38 476	39 772

Note 5 Investeringsprosjekter under utførelse

	2012	2011
Anskaffelseskost 01.01.	30 430	10 891
Tilgang	20 237	78 528
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-40 103	-58 989
Anskaffelseskost 31.12.	10 564	30 430

Note 6 Bankinnskudd

Selskapet har en skattetrekkgaranti i DNB på MNOK 14.

Note 8 Egenkapital

Aksjekapitalen er på 400 000 000 kroner fordelt på 400 000 aksjer pålydende 1 000 kroner.

	Aksjekapital	Overkursfond	Aktuariell gevinst og tap pensjonsforpliktelser (etter skatt)	Øvrig annen EK	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr. 31.12.2011	400 000	292 468	-125 466	353 632	228 166	920 634
Årets resultat				107 662	107 662	
Utbytte				-107 600	-107 600	
Årets aktuarielle gevinst og tap pensjonsforpliktelser (etter skatt)			84 271		84 271	
Pr. 31.12.2012	400 000	292 468	-41 195	353 694	312 499	1 004 967

Note 7 Nærstående parter

Flytoget AS er et statsaksjeselskap heleiet av Nærings- og handelsdepartementet. Jernbaneverket og NSB AS er underlagt Samferdselsdepartementet. Flytoget har definert Nærings- og handelsdepartementet, Samferdselsdepartementet, NSB AS, Jernbaneverket og Oslo Lufthavn AS som nærstående parter.

Samferdselsdepartementet og Flytoget har en trafikkeringsavtale som sikrer Flytogets fortrinnsrett til tilbringertransport med tog på strekningen Oslo Lufthavn og Oslo S og trafikeringsrett mellom Asker og Drammen. Jernbaneverket innkrever kjøreveisavgift som belastes med utgangspunkt i kjørte kilometer på Gardermobanen, bruk av stasjoner, samt leie av fasiliteter på Oslo Lufthavn. Avgiften fastsettes i statsbudsjettet. Flytoget AS har avtale med Bane Energi om strømleveranser. All elektrisitet til all togfremføring og for strømforsyning til hele det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet anskaffes av Bane Energi som er en egen forretningsenhet i Jernbaneverket. Drifting av reservedelslager og vedlikehold av flytogene utføres av NSBs datterselskap Mantena AS. Flytoget har utstrakt samarbeid med Oslo Lufthavn AS i forbindelse med utbygging av ny terminal for gjennom dette å ivareta Flytogets interesser.

Transaksjoner	Inntekter		Kostnader	
	2012	2011	2012	2011
Jernbaneverket	1 050	1 956	85 216	81 426
NSB konsern	430	302	57 928	58 647
Oslo Lufthavn	81	659	66	86

Note 9 Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Selskapet har ingen rentebærende gjeld, kassekreditt eller trekkfasilitet pr 31.12.2012.

Note 10 Varer

	31.12.12	31.12.11
Reservedeler	18 925	19 672
Roterende utstyr	0	26 177
Sum reservedelslager	18 925	45 849

Roterende deler ble i 2012 omklassifisert fra varer til anleggsmidler.

Note 11 Pensjoner

Flytoget AS er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon og selskapet har slik pensjonsordning som oppfyller kravene etter denne loven.

Selskapet har kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse. Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. Ytelserne er alders-, uføre-, ektefelle- og barnepensjon. Pensjonsordningen omfatter 347 ansatte og 28 pensjonister pr. 31.12.2012.

Pensjonsordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser, som i hovedsak bestemmes av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene knyttet til den kollektive ordningen er dekket gjennom et forsikringselskap. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten.

Premiefastsettelsen skjer etter aktuarielle prinsipper. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. Ordningen er imidlertid ikke fondsbasert. Ved premieberegningen gjøres likevel fradrag for

avkastning på simulerte fondsmidler (fordring på staten/«fiktivt fond») tilsvarende forpliktelsen som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner.

Flytoget AS har avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte som ikke har avtale om pensjonering ved oppnådd særskilt aldersgrense. Enkelte ansatte har kontraktfestet avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn også utover 12G.

Avsetning for fremtidige ytelser til ansatte inkluderer forpliktelse vedr risikodekning for engangsutbetaling ved «Loss of license». Flytogførere har avtalefestet rett til engangsutbetaling av 6 ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilging til å føre tog grunnet medisinske forhold. Årlig kostnad og beregnet forpliktelse er aktuarberegnet etter tilsvarende risiko som ved regulær uførhet (K2005) og gjennomsnittlig gjenværende opptjeningsstid for flytogførere. Ordningen er regnskapsført sammen med og etter samme regnskapsprinsipper som gjelder for selskapets pensjonsforpliktelser, herunder estimatavvik. Øvrige beregningstekniske forutsetninger tilsvarende de som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble ikke utbetalt «Loss of licence» i 2010, 2011 eller 2012.

Note 11 fortsetter	2012	2011
PENSJONSKOSTNAD		
Kostnad knyttet til inneværende periodes pensjonsopptjening (inkl. adm.kostnad)	28 570	20 068
Rente på forpliktelse	9 310	10 352
Brutto pensjonskostnad	37 880	30 420
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-7 652	-6 036
Netto pensjonskost. før arbeidsgiveravgift	30 228	24 384
Periodisert arbeidsgiveravgift	4 262	3 438
Netto pensjonskost. etter arbeidsgiveravgift	34 490	27 822
Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:		
BEVEGELSER PENSJONS-FORPLIKTELSE (DBO)		
DBO ved periodens begynnelse	358 986	262 355
Årets pensjonsopptjening, Service Cost	27 994	20 046
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	9 310	10 352
Aktuarielt tap/(gevinst)	-103 775	67 589
Pensjonsutbetalinger	-1 730	-1 356
DBO ved periodens slutt	290 785	358 986

	2012	2011
BEVEGELSER PENSJONSMIDLER		
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	177 200	153 988
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	7 652	6 036
Aktuarielt (tap)/gevinst	-1 222	-1 107
Administrasjonskostnader	-551	-511
Innbetaling	21 149	20 150
Pensjonsutbetalinger	-1 730	-1 356
Pensjonsmidler ved periodens slutt	202 500	177 200
BEVEGELSER NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE		
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	3 994	3 576
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforplikt.	286 791	355 411
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-202 500	-177 200
Ikke resultatført aktuarielt tap (gevinst)	0	0
Estimatavvik AGA	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	12 448	25 632
Netto pensjonsforpliktelser	100 733	207 417
Netto pensjonsforpliktelser pr. 01.01.	207 417	123 647
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-24 132	-22 991
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	34 490	27 741
Endringer i estimaavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	-117 042	79 020
Netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.	100 733	207 417
Egenkapitalbelastninger:		
Akkumulerte estimatavvik 01.01.	174 258	95 238
Årets endring	-117 042	79 020
Akkumulerte estimatavvik 31.12.	57 216	174 258



Note 11 fortsetter	2012	2011
Økonomiske forutsetninger:		
Diskonteringsrente	4,20 %	2,60 %
Forventet lønnsregulering	3,50 %	3,50 %
Forventet G-regulering	3,25 %	3,25 %
Forventet pensjonsøkning	2,50 %	2,50 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,00 %	4,10 %
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	14,10 %
Uttakstilbøyelighet AFP		
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer / verter / over 50 år	5% / 10% / 1%	5% / 10% / 1%
Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger:		
Brutto pensjonsforpliktelse	290 785	358 986
Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning	-19 %	37 %
Pensjonsmidler	202 500	177 200
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	14 %	15 %

SENSITIVITETSANALYSE:

Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten / lønnsvekst / pensjons - og G-regulering økes / reduseres med 0,5 % øker / reduseres periodens netto pensjonskostnad for 2012 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2012 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):

Netto pensjonsforpliktelse:	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	28 702	-25 066
Endring i lønnsvekst	-17 461	17 956
Endring i pensjonsreg. / G-reg. (netto)	-9 206	8 742
Netto pensjonskostnad	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	2 249	-1 934
Endring i lønnsvekst	-1 537	1 606
Endring i pensjonsreg. / G-reg. (netto)	-526	460

Note 12 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning	Togmateriell	Vestkorridoren	Påkostning lokaler	Rettigheter	2012 Sum	2011 Sum
Anskaffelseskost 01.01.	185 695	1 756 420	12 462	4 959	412 404	2 371 940	2 402 918
Tilgang kjøpte driftsmidler	3 501	36 641	0	590	0	40 732	58 989
Avgang/Nedskrivning	-13 651	-4 635	0	0	0	-18 286	-116 144
Anskaffelseskost 31.12.	175 545	1 788 426	12 462	5 549	412 404	2 394 386	2 345 763
Akk.avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01.	148 592	805 470	9 693	1 039	164 962	1 129 756	1 106 930
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	154 716	898 960	10 616	1 819	178 853	1 244 964	1 129 756
Akkumulerte avskr. avgang	-13 651	-2 660	0		0	-16 311	-100 654
Balanseført verdi pr. 31.12.	20 829	889 466	1 846	3 730	233 551	1 149 422	1 216 007
Årets avskrivninger	19 775	96 150	923	780	13 892	131 520	123 478
Økonomisk levetid	3–8 år	3–25 år	13 år	3–8 år	15 år *		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

* Det er med virkning fra 01.12.2012 foretatt en endring av avskrivningstid iht. ny trafikkavtale. Restlevetid pr. 01.12.2012 er endret fra 205 måneder til 182 måneder.

Note 13 Leieforhold og innkjøpsforpliktelser

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler.

Leieavtaler:	Kostnad 2012
Lokaler Drammen stasjon	160
Lokaler Lodalen	109
Lokaler Biskop Gunnerusgt. 14	6 595
Lagerleie Jølsen	260





*Du kan gå glipp av mye på 19 minutter.
Seriøst.*





Til generalforsamlingen i Flytoget AS

Revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS, som viser et overskudd på kr 107 662 000. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2012, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatenes utarbeidelse av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Flytoget AS per 31. desember 2012, og av resultater for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om årsberetningen


Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag ISAE 3000 "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon", mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Tønsberg, 6. mars 2013

PricewaterhouseCoopers AS


Tom Henry Olsen
Statsautorisert revisor

Flytogets prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse skal legge grunnlaget for langsiktig verdiskapning for eier, ansatte, andre interessenter og samfunnet for øvrig. Flytoget følger «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» så langt det er naturlig for selskapet. Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal underbygge tilliten til selskapet både internt og eksternt. God risikostyring skal støtte opp om selskapets strategiske og finansielle mål.

VERDIGRUNNLAG

Flytogets tre kjerneverdier er effektivitet, innovasjon og entusiasme. Disse verdier skal kjenne-tegne Flytoget i ett og alt, og sammen med visjon og forretningsidé ligge til grunn for de overordnede mål og strategier.

Flytogets medarbeidere har gjennom sitt arbeid kontakt med kunder, leverandører og kollegaer. For å sikre en enhetlig, redelig og profesjonell opptreden er det utarbeidet etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer. De etiske retningslinjer er godkjent av styret og ligger på selskapets intranett- og internetsider.

VIKSOMHET

Flytogets formålsparagraf har følgende ordlyd: «Selskapets formål er å drive togtrafikk til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen og investeringer, finansplasseringer og tjenesteyting i tilknytning til dette.»

Flytoget driver virksomheten i tråd med sin formålsparagraf. Selskapet utarbeider årlig mål og strategier for de ulike deler av virksomheten.

SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

Flytoget har en egenkapital på 1 005 millioner kroner ved slutten av 2012. Dette tilsvarer en egenkapitalandel på 68,3 prosent av totalkapitalen, og er et tilfredsstillende nivå for dagens virksomhet.

Styret i Flytoget har gjennom sin styreinstruks et eget ansvar for å sørge for at selskapets egenkapital til enhver tid er på et forsvarlig nivå, og straks varsle generalforsamlingen om så ikke er tilfelle.

Administrasjonen i Flytoget har løpende dialog med eier om utbyttepolitikk i selskapet basert

på inntjening og styregodkjente langtidspaner. Selskapet vil for 2012 betale et utbytte på 108 millioner kroner. Det tilsvarer 100 prosent av årsresultatet etter skatt. Dette er i tråd med de forventninger eier har signalisert til selskapet. Selskapets behov for kapital vil løpende bli kommunisert til eier basert på mål og strategier, slik at selskapets utbytte harmonerer med dette.

LIKEBEHANDLING AV AKSJEEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

Flytoget er et 100 prosent statlig selskap underlagt Nærings- og handelsdepartementet. Retningslinjer for transaksjoner med nærstående parter er nedfelt i selskapets styreinstruks og i de etiske retningslinjer.

GENERALFORSAMLING

Generalforsamlingen i Flytoget gjennomføres i henhold til Aksjeselskapslovens kapittel 20. Det er næringsministeren som er selskapets generalforsamling.

VALGKOMITÉ

Flytoget har ingen valgkomité da styret velges av henholdsvis eier og ansatte.

EIERSTYRING OG SELSKAPSL LEDELSE.

BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Selskapet har inngått avtale med fagforeningene (Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte tre representanter i styret som velges for to år av gangen. I tillegg består styret av fem eksterne medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonærvalgte medlemmene velges for en periode på to år, og de er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse og vesentlige forretningsforbindelser. Det er utpekt en nestleder i styret. Styret har den nødvendige kompetanse og kapasitet for å utføre sine oppgaver.

STYRETS ARBEID

Loven fastlegger at styrets oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert.

Det ble avholdt syv styremøter i 2012. Instruks for styret og administrerende direktørs arbeid regulerer ansvar og oppgaver. Instruksen ble oppdatert i 2012.

Flytogets styringssystem, med prosesser, prosedyrer og håndbøker, ivaretar oppfølging av alle gjeldende interne og eksterne krav.

I 2012 er det gjennomført interne revisjoner av sikkerhetsgraderte dokumenter, vedlikeholdsstyring og beredskapsorganisasjon.

RISIKOSTYRING OG INTERN KONTROLL

Flytogets risikostyring skal støtte opp om selskapets strategiske og finansielle mål, samt unngå hendelser som kan være negative for selskapets drift og omdømme. Selskapets finansstrategi har som mål at all risiko knyttet til valuta, rente, likviditet og kreditt til enhver tid skal være kjent, slik at selskapets resultat i minst mulig grad blir berørt av ikke kontrollerbare fluktuasjoner i rente og valutamarkedet. Finansstrategien blir årlig godkjent av styret. Risiko av operasjonell karakter er nedfelt i selskapets trafiksikkerhetsplan og securityplan. Selskapet benytter risikoanalyser og revisjoner som instrumenter for å avdekke og ha kontroll med selskapets risiki på ulike områder. Selskapet har en Business Continuity Plan (BCP) som er en kriseplan som består av nyttig informasjon, råd og føringer hvis noe uforutsett inntreffer. BCP-en skal bidra til at Flytoget som organisasjon raskt får operasjonen tilbake til normal drift etter en hendelse.

GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret fastsettes av eier i forbindelse med generalforsamlingen. Styrets godtgjørelse er ikke resultatavhengig og det er ikke utstedt opsjoner til styremedlemmer. Styrets samlede godtgjørelse for 2012 fremgår av note 2 i regnskapet.

GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Lederlønnsklæring og godtgjørelse til styret og administrerende direktør er i sin helhet beskrevet i note 2. Styret vurderer administrerende direktørs betingelser årlig.

Selskapet har et kompensasjonsutvalg bestående av to eiervalgte styremedlemmer og ett styremedlem valgt av de ansatte. Kompensasjonsutvalgets mandat er å sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lederlønninger og utarbeide forslag til bonusprogram for påfølgende år. Kompensasjonsutvalgets anbefaling legges frem for styret til beslutning.

INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Administrasjonen har kvartalsvise møter med eier hvor finansielle resultater blir presentert sammen med annen relevant informasjon. Kvartalsresultatene blir lagt ut på selskapets nettsider i tillegg til årsrapporten.

REVISOR

Det gjennomføres to revisjoner årlig av eksterne revisor. Det er revisjon i forbindelse med årsregnskapet og interimrevisjon i forkant av årsoppgjøret. Revisor er til stede på styremøtet i forbindelse med avleggelse av årsregnskapet. I samme styremøte blir brev fra revisor gjennomgått. Styret har i samme møte en egen samtale med revisor uten at administrasjonen er til stede. Samlet godtgjørelse til revisor er beskrevet i note 2. Godtgjørelsen er fordelt på revisjon og andre tjenester. Administrasjonen er bevisst på bruken av revisor til andre tjenester enn revisjon.

Flytoget har Norges mest fornøyde kunder. 96 prosent av passasjerene sier de er meget eller svært godt fornøyde. Antall reisende økte med 2,8 prosent i 2012. Veksten skyldes i hovedsak flere reisende under sommerperioden hvor Flytoget reduserte prisene og økte volumet under en seks ukers langt driftsstans f.o.m. Oslo S og vestover. Flyplassmarkedet økte med 2,1 prosent. Selskapet fraktet i 2012 for første gang over seks millioner passasjerer. Markedsandelen ligger stabilt rundt 32 prosent. Veksten i totalmarkedet er noe lavere enn i 2011. Den langsiktige veksten er av AVINOR og TØI anslått til ca. 3,4 prosent. Konjunktursvingninger vil likevel påvirke veksten fra år til år. Flytoget legger opp til en noe lavere vekst i 2013 ettersom NSB øker tilbudet.

Selskapet har i perioden gjennomført flere oppgraderinger i forbindelse med kundeleveransen. I samarbeid med Telenor har hele banestrekningen fått god 3G mobiltelefondekning. Togene er utstyrt med et enkelt gratis WLAN. Et nedtelingsur testes ut på Oslo S og på Comfort Hotel Grand Central. Det viser antall minutter til neste flytogavgang. Nettopriser for avtalekunder er testet ut og lansert for flere storkunder. Et stort prosjekt som skal fremme kundeopplevelsen har definert flere områder for utvikling. Det legges

vekt på den digitale kundereisen, og et større prosjekt for å oppgradere de digitale kundetreffpunktene er igangsatt. En ny app for Android ble lansert. En redusert sommerpris ble testet ut og ga et betydelig lavere trafikkbortfall under seks uker med stengt jernbane vest for Lillestrøm enn hva som var tilfellet under det samme driftsavviket året før.

Salg av billetter skjer i større og større grad gjennom automater og kortlesere. Over 53 prosent av alle passasjerene reiser nå billettøst med kredittkort, og over 43 prosent kjøper billetter i automater. Det ble besluttet å utvide tilbudet med billettøse reiser til også å gjelde studenter og reisende i kategorien honnør, og en arbeidsgruppe ble nedsatt for å lansere dette i 2013. Den nye grunnruteplanen ble igangsatt 9. desember 2012. Dette gir NSB økt produksjon på flytogstasjonene. Det blir en konkurranse Flytoget vil merke ettersom NSB selger subsidierte billetter. Flytoget har intensivert salgsarbeidet og har gjennom perioden opparbeidet et betydelig nettverk av storkunder, reiserelaterte bedrifter, destinasjonsselskaper, hoteller og reisebyråer, samt andre bransjerelaterte bedrifter. Dette har blitt godt mottatt i markedet. Selskapet er involvert i to store utviklingsprosjekter. Utbyggingen av en ny terminal på Oslo

Lufthavn er i full gang. I byggeperioden er flytogterminalen på flyplassen sikret med en innvendig konstruksjon. Dette reduserer arealet for stasjonen midlertidig. Rom Eiendom arbeider med et stort prosjekt for utvikling av Oslo S.

Flytoget har startet et prosjekt som skal se på kapasiteten fremover. I løpet av de neste 5–10 årene vil selskapet ha behov for flere seter/nye tog. Selskapet har i tillegg søkt om å få øke produksjonen til Lysaker med ytterligere tre tog pr. time, hver vei. Dette er foreløpig avslått i ruteplanarbeidet. En økning over Lysaker vil gi et bedre tilbud til et marked i vekst, samt at utnyttelsen av togparken vil bli bedre ved at samtlige tog vil gå fra Lysaker. På sikt vil det være helt nødvendig å utvide produktet med økt frekvens for å opprettholde kollektivandelen på reiser til og fra Oslo Lufthavn.

Flytogets kundefokus har gitt gode resultater og selskapet har vunnet flere priser for markedsføringen og serviceleveransen. De som reiser med flytoget sier, gjennom ulike omdømmemålinger, at Flytoget er Norges beste merkevare. Det gir selskapet motivasjon til å forbedre seg ytterligere!

KUNDE- REGNSKAP.

TRAFIKKSIKKERHETSREGNSKAP

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på nullskadefilosofi. I dette ligger visjonen om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Trafikksikkerheten i Flytoget er område med kontinuerlig fokus i hele organisasjonen. Dette følges opp gjennom sikkerhetsmål relatert til kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varige forbedringer.

HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID

Sikkerhet i Flytoget er et lederansvar, hvor administrerende direktør er øverste ansvarlig. Ledelsens ansvar er å prioritere sikkerhet i organisasjonen og formidle tydelige holdninger. Sikkerhet står på dagsorden i alle sentrale møter og Flytoget arbeider kontinuerlig med å utvikle medarbeidernes kunnskap om og holdninger til sikkerhet. Det utgjør også en viktig del av flytogvertenes og flytogførernes grunnopplæring og årlige sikkerhetskurs. Flytoget jobber aktivt med forbedringer av sikkerheten gjennom systematisk oppfølging av tilløpsrapportering. Det ble avholdt en intern sikkerhetskonferanse i 2012, for sjettede gang i Flytogets historie, hvor fokus er styrking av sikkerhetskulturen.

RESULTATER INNEN TRAFIKKSIKKERHET

Type hendelse	Beskrivelse	Reisende	Egne ansatte	Tredjeperson*	Flytoget
ULYKKE	Drepte*	0	0	0	
	Alvorlig personskade	0	0	0	
UHELL	Personskade m/medisinsk bistand m/fravær	2	3	0	
	Personskade u/medisinsk bistand u/fravær	2	1	0	
ULYKKE	Stor materiell skade				1
UHELL	Liten materiell skade				6
UHELL	Liten materiell skade forårsaket av førerfeil				1

* Bekreftede selvmord og forsøk på selvmord inkluderes ikke i tabellen.

UHELL/ULYKKER

Det ble registrert 15 uhell og 1 ulykke totalt i Flytoget i 2012.

- 4 av uhellene er relatert til passasjerer
- 4 av uhellene er relatert til flytogverter eller flytogførere
- 7 av uhellene er materielle skader
- 1 hendelse der konsekvensene av de materielle skadene oversteg beløpet 1,3 MNOK og dermed status ulykke

Flytoget har i 2012 blant annet hatt fokus på følgende områder sett fra et sikkerhetsperspektiv:

- Opplæring av alle medarbeidere innen sikkerhetsstyring
- Fornyle av Flytogets beredskapsanalyse Drammen–Gardermoen
- Beredskapsorganisasjonen er trent i form av flere beredskapsøvelser
- Blitt revidert av Statens jernbanetilsyn innenfor temaene sikkerhetsstyring og vedlikeholdsstyring
- Gjennomført interne revisjoner
- Gjennomført en mindre oppdatering av styringssystemet
- Avholdt sikkerhetskonferansen 2012 med Flytogets medarbeidere og eksterne samarbeidspartnere
- Arbeidet med å forberede Flytoget til å ivareta krav i ny førerforskrift
- Arbeidet med å forberede Flytoget til å ta i bruk elektronisk ordrefordeling, herunder bruk av nettbrett
- Oppstart av prosjekt for å vurdere Flytogets materielle behov i årene fremover
- Alt kjørende personale har gjennomført årlig opplæring/training innen trafikksikkerhet, strekningskompetanse, nødprosedyrer og materiellteknikk.

MEDARBEIDERREGNSKAP

Selskapet jobber med kontinuerlig utvikling av organisasjonen for å sikre en effektiv og kunde-fokusert organisasjon.

Ved utgangen av året hadde selskapet 311 årsverk fordelt på 343 ansatte. Kjønnfordelingen av medarbeidere er 149 kvinner (43 prosent) og 194 menn (57 prosent).

Gjennomsnittsalderen i selskapet var 40 år i 2012. Gjennomsnittansienniteten er 7,3 år. Turnover i 2012 var 8,9 prosent.

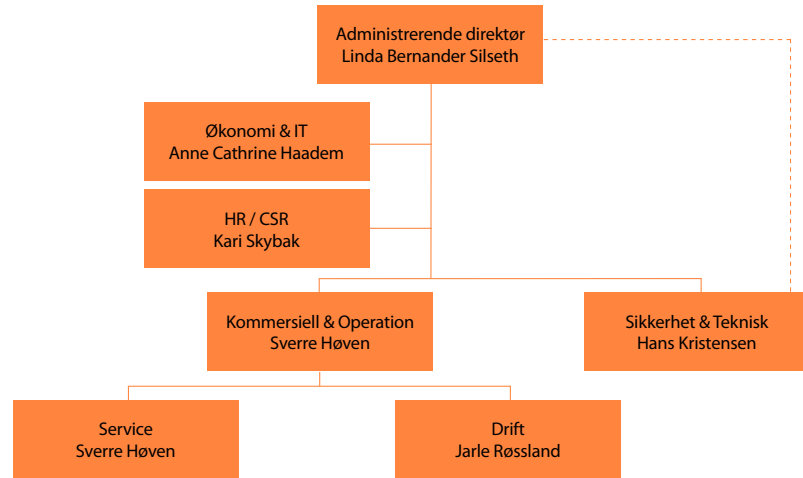
Sykefraværet endte på 8,4 prosent som innebærer en økning på 0,4 prosentpoeng fra 2011, med en stigning siste kvartal 2012.

- Egenmelding: 1,7 %
- 1–3 dager: 0,1 %
- 4–16 dager: 1,3 %
- >17 dager: 5,2 %

Flytoget er organisert i fem avdelinger:

- *Kommersiell og Operation*, har ansvaret for salg, markedsføring og den operative driften, dvs. togfremføring, togpersonell og operativ ledelse.
- *Sikkerhet og Teknisk*, har ansvaret for togmateriell, togvedlikehold og sikkerhet.
- *Human Resources (HR)*, har ansvaret for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen bl.a. rekruttering, vilkår, kompetanseutvikling, arbeidsmiljø og interninformasjon, samt samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.
- *Økonomi og IT*, har ansvaret for resultat- og budsjettoppfølging, likviditetsstyring, finans, forsikring, innkjøp, prosjekt, IT og forbedringsprosesser.

FLYTOGETS ORGANISASJON



Fra 01.01.2013 er det gjort små endringer i organiseringen. Kommersiell og Operation er to separate avdelinger og IT er underlagt Kommersiell.

ARBEIDSMILJØ

Godt arbeidsmiljø er avgjørende for gode prestasjoner og en god serviceleveranse. Det legges vekt på medarbeidernes kompetanseutvikling, god oppfølging fra ledere og at det er samsvar mellom ressurser, oppgaver og myndighet. Det satses på utviklingen av medarbeideres fysiske og psykiske helse gjennom systematisk HMS arbeid.

Selskapet har høy medarbeidertilfredshet som kom til uttrykk i undersøkelsen «Great Place to Work» i mars 2012. Flytoget kom på 7. plass i kategori for store virksomheter.

LIKESTILLING/DISKRIMINERING/INTEGRERING

Arbeidsmiljølovens formål er bl.a. å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av bl.a. kjønn,

alder, etnisitet, hudfarge, religion og livssyn. Flytoget har en meget bevisst holdning til lovens formål, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om utviklingsmuligheter. Det har ikke vært nødvendig å iverksette spesielle tiltak for å sikre likestilling, da det er god fordeling på alle nivåer. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn, og det søkes å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn i alle avdelinger, uavhengig av etnisk bakgrunn.

4 av 29 nyansatte hadde ikke-vestlig bakgrunn. 7 prosent av Flytogets medarbeidere har ikke-vestlig bakgrunn.

Selskapets lederteam består av seks personer, hvorav tre er kvinner.



I Flytoget har samfunnsansvar en strategisk betydning, og blir sett på som en sentral forutsetning for selskapets langsiktige lønnsomhet og attraktivitet blant interessentene – enten det er kunder, medarbeidere, investorer, medier, leverandører, frivillige organisasjoner eller myndigheter med eier i front. Flytoget har gjennom sitt arbeid med rapportering av samfunnsansvar, valgt å fortsette å rapportere i henhold til Global Reporting Initiative (GRI) -format, som første gang ble gjennomført i 2009. Flytoget videreutviklet arbeidet i 2010 slik at selskapet løftet seg fra anvendelsesnivå C til B.

Regnskapsloven og enkelte andre lover vil bli endret i 2013 med utvidede formelle krav til rapportering av samfunnsansvar. Flytogets erfaring med GRI-rapportering vil være basis for fortsatte forbedringer i rapportering, hvor også selskapets revisor vil gi uttalelse til redegjørelsen for samfunnsansvar i årsrapporter fra og med 2013. Flytoget vil fra 2013 prioritere et integrert ytre miljøarbeid med hovedområdene klima, innkjøp og kollektivandel/markedsandel, samt nærmiljø/passasjermiljø og arbeidsmiljø.

Årsrapportens beskrivelse av virksomhetsprofil og ledelsens tilnærming er gjennomgått i forhold til krav i henhold til GRI, og er sammen med oversiktstabellen dokumentasjon på at nivå B er tilfredsstillt.

Flytoget støttet forskning og utvikling (FOU) gjennom selskapets engasjement i «Ungt Entreprenørskap» også i 2012. Fra 2010 – 2012 har Flytoget bidratt til forskningsprosjektet PUSAM; punktlighetsforbedring for godstrafikk på bane gjennom beslutningsstøttesystem basert på samfunnsøkonomiske kostnader.

Flytoget ivaretar samfunnssikkerhet ved å ha en oppdatert securityplan, beredskapsplan og Business Continuity Plan dersom kritiske hendelser skulle inntreffe.

Flytoget har i 2012 evaluert sin beredskapsorganisering gjennom en kvalitetsrevisjon med ekstern ekspertise. Flytogets medarbeidere er trent for å kunne redusere konsekvenser om større hendelser skulle oppstå. Flytoget gjennomfører årlig flere beredskapsøvelser som sikrer ivaretagelse av gode beredskapsrutiner og egnethet

av eksisterende beredskapsplan og prosedyrer. Flytoget har i 2012 utviklet samarbeidet med beredskapsmyndigheter og andre jernbaneaktører.

Flytoget har en treårig avtale med Røde Kors. Bistanden er kr. 800.000 til Røde Kors sin oppsporingstjeneste og kr. 500.000 til frivillighets-sentralen Safirhuset. I tillegg støttet Flytoget de krigsrammede i Syria både med innsamlingsaksjon internt i bedriften og innsamling av 50-øring, samt at mange av selskapets medarbeidere valgte å donere sin julegave til Røde Kors. Flere av selskapets medarbeidere har engasjert seg innen ulike frivillige aktiviteter som besøkstjeneste, hjelpekorps, ferie for alle, aktivitetsleder for barn og innen blodgivning. I anledning Safirs 10 års jubileum, har Flytoget bidratt til dokumentasjonsarbeidet i jubileumsboken som ble produsert for å dokumentere deres virksomhet og konsept.

Flytoget har også inngått samarbeid med Kirkens Bymisjon. I anledning stor tilflytning til Bjørvika-området, har Kirkens Bymisjon invitert bedriftene til et felles samarbeid for sammen å bidra mot vanskeligstilte i nærområdet og skape

SAMFUNNS- ANSVAR OG MILJØ.

et tryggere miljø. Et gateryddeteam fra «Lønn som fortjent» har vært i full gang med å rydde i området Bjørvika tre ganger i uken. Dette betyr at tre personer som ellers ikke ville hatt noen jobb å gå til, nå har fast oppdrag. Flytoget bidro i 2012 også til et eget nærmiljøtiltak knyttet til «Lønn som fortjent».

MILJØ

Flytoget ble tildelt miljøprisen «Global AirRail Awards 2012 Environmental Commitment». Sentrale begrunnelser for tildelingen var Flytogets rapportering etter Global Reporting Initiative, gjennomførte energiøkonomiserings-tiltak, støtte til innovasjon og den langsiktige, strategiske betydning som Flytoget tillegger miljø og samfunnsansvar.

Flytogets overordnede miljømål er gjennom en høy markedsandel å bidra til en høy andel kollektivreisende til og fra Oslo Lufthavn. Dette gir samfunnet en miljøgevinst i form av redusert total miljøbelastning. I en tid med fokus på samfunnsansvar og klimaeffekter er det viktig å prioritere bruk av den elektriske energien til transport fremfor til oppvarming som enklere kan erstattes av andre kilder.

I et samarbeidsprosjekt med ENOVA i 2006–2008 ble det oppnådd rundt 15 prosent reduksjon av energiforbruk for togfremføring. Effekten av prosjektet er permanent og grunnlaget videreføres i selskapets fokus på energiforbruk. Flytogsimulatoren er et viktig verktøy i denne sammenheng.

NØKKELTALL 2012:

- Det målte totale energiforbruket var i 2012 53 GWh
- Flytoget brukte 0,17 kWt/passasjerkilometer
- 17 prosent av brutto kjørestrom blir ført tilbake til kjøreledningen ved bremsing
- Flytoget benytter fra 1. juli 2007 kun sertifisert, ren energi.

STØYREDUKSJON OG HØY GRAD AV GJENVINNING PÅ VÅRT TOGMATERIELL

Flytogene er støysvake i forhold til kjørehastighet, og kjører i tunnel forbi tettbygde områder

- Flytogene har lang teknisk levetid der 98 prosent av materialene kan gjenvinnes
- Det er kontinuerlig fokus på godt vedlikehold av flytogene for fortsatt å gi gode kundeopplevelser og forlenge togenes livsløp.

MILJØOPPFØLGING

Miljøstyringssystemet er basert på kravene i internkontrollforskriften. Selskapet følger opp miljøaspekter ut fra kriteriene ressursbruk/klima-effekter, påvirkning av markedsandel samt lover og forskrifter.

- Ved normal drift er miljørisikoen minimal. Ved eventuelle ulykker er miljørisikoen begrenset
- Flytoget har årlig miljørapportering og månedsvis rapportering av energi til togfremføring
- Flytoget deltar i regjeringens klimasatsning, Klimaløftet og i prosjektet Fremtidens byer
- Flytoget er sertifisert av organisasjonen FAIR Recycling som leverandør av IKT-materiell til gjenbruk i Guatemala og med miljøtilpasset sluttbehandling i kretslopet.
- Nye IT støttesystemer fører til mindre forbruk av kopipapir.

GRI inneholder redegjørelser på tre områder:

1. Virksomhetsprofil
2. Ledelsens tilnærming
3. Prestasjonsindikatorer på økonomi, miljø og sosialt engasjement

GRI	Indikator	Rapport
EC01	Direkte økonomisk verdiskaping og -fordeling	Verdiskaping og -fordeling er beskrevet i styrets beretning. Flytoget økonomiske støtte til deler av Røde Kors' virksomhet – kr 800 000 til Oppspringstjenesten, kr 500 000 til Nettverkstiltaket Safir. I tillegg kommer 2000 flytogbilletter.
EC04	Finansielt bidrag mottatt fra staten	Ingen tilskudd for 2012.
EN03	Direkte energiforbruk fordelt på primær energikilde	Togframføring og hensetting: 53 GWt sertifisert ren energi.
EN23	Totalt antall og omfang av betydelige utslippede utslipp	Ingen utslipp i 2012. Et utslipp i 2010 ble fanget opp i oljeutskiller.

GRI	Indikator	Rapport
EN26	Tiltak for å redusere miljøpåvirkning fra varer og tjenester, samt omfang av redusert påvirkning	Innkjøp av nye PC-er hadde strengere miljøkrav enn gjeldende lovverk ved inngåelse, 4 års levetid på PC-er. Avtalen fra 2009 fortsetter med Fair recycling som innebærer at brukte Flytog PC-er kommer til nytte på skoler i Guatemala og håndteres miljømessig. Alt mat i kantine samt kaffe er sertifisert økologisk. Oppvaskmiddelet er uten fosfat, Grønt punkt og Svane- sertifisert. Renhold i Flytogets lokaler benytter kun miljøsertifiserte produkter etter krav i renholdskontrakt. Fullstendig liste ligger i renholdskontrakten.
EN28	Størrelsen av bøter og totalt antall sanksjoner for selskapet for avvik fra miljølovgivning	Ingen bøter eller avvik.
EN29	Betydelige miljøpåvirkninger som følge av transport av produkter og annet gods og materiale som brukes i organisasjonens virksomhet, samt transport av ansatte	Flytoget kjøpte også i 2012 årskort på tog for alle ansatte. Ca. 86 prosent av alle ansatte har kollektivtransport som viktigste reisemåte til/fra arbeid (2008). Flytogets administrasjon ligger på Oslo S – Norges største kollektivknutepunkt. Større arrangementer legges til steder med god kollektivbetjening.
LA01	Total arbeidsstyrke	343 ansatte som utgjør 311 årsverk.
LA04	Prosentdel av ansatte dekket av kollektive arbeidskontrakter	100 prosent av ansatte har arbeidskontrakter.
LA05	Minimum varslingsperiode for operasjonelle endringer	14 dager. Avtalt med ansattorganisasjoner – Se overenskomster med NJF, NLF og Stafo.
LA07	Frekvens for skader, yrkesskader, tapte dager og fravær samt antall dødsulykker	Det ble registrert 15 uhell og 1 ulykke totalt i Flytoget i 2012. <ul style="list-style-type: none"> • 4 av uhellene er relatert til passasjerer • 4 av uhellene er relatert til flytogverter eller flytogførere • 7 av uhellene er materielle skader • 1 hendelse der konsekvensene av de materielle skadene oversteg beløpet 1,3 MNOK og dermed status ulykke
LA08	Utdanning, trening, rådgivning, korrigerende tiltak og risikoprogrammer for å hjelpe ansatte, familier eller samfunn ifm. alvorlige sykdommer	Gode syke- og forsikringsordninger. Se infohefte. Tett oppfølging fra leder. Avtale med bedriftshelsetjeneste som tilbyr individuell oppfølging. Ansatt-tilbud helseforsikring til familie. Romslige permisjonsregler.
LA13	Sammensetting av styre/ledelse og sammensetting av ansatte per kategori ut i fra kjønn, aldersgruppe, medlemskap i minoritetsgruppe og andre mangfoldsindikatorer	Kvinneandel i styret: 38 prosent. I ledelsen er det 3 kvinner og 3 menn. Blant alle ansatte også jevn fordeling mellom 43 prosent kvinner og 57 prosent menn.
SO01	Type, omfang og nytteverdi av planer og praksiser som vurderer og styrer virksomhetens påvirkning på lokalsamfunn	I en samarbeidsavtale for 2010–2012 med Røde Kors, inngår en løpende aktivitetsplan. Flytoget oppmuntrer til og tilrettelegger for frivillig engasjement for Flytogets ansatte innenfor Røde Kors' prioriterte områder. Flytogets miljø- og samfunnsansvar er beskrevet i Styrets beretning. Fra 2013 utarbeider Flytoget en samlet handlingsplan med mål og tiltak for delområdene ytre miljø, nærmiljø og arbeidsmiljø.



GRI	Indikator	Rapport
SO03	Prosentandel av ansatte som har fått opplæring i organisasjonens retningslinjer og prosedyrer for anti-korrupsjonsarbeid	I en samarbeidsavtale for 2010–2012 med Røde Kors, inngår en løpende aktivitetsplan. Flytoget oppmuntrer til og tilrettelegger for frivillig engasjement for Flytogets ansatte innenfor Røde Kors' prioriterte områder. Flytogets miljø- og samfunnsansvar er beskrevet i Styrets beretning. Fra 2013 utarbeider Flytoget en samlet handlingsplan med mål og tiltak for delområdene ytre miljø, nærmiljø og arbeidsmiljø.
HR04	Totalt antall tilfeller av diskriminering	Ingen. Flytoget planlegger i 2013 å ta i bruk flere virkemidler i TransQ, herunder revisjoner.
HR05	Virksomhet der rettighetene til organisasjonsfrihet og kollektive tarifforhandlinger er i betydelig fare	Ingen. Flytoget planlegger i 2013 å ta i bruk flere virkemidler i TransQ, herunder revisjoner.
HR06	Virksomhet med betydelig risiko for tilfeller av barnearbeid	Ingen. Flytoget planlegger i 2013 å ta i bruk flere virkemidler i TransQ, herunder revisjoner.
HR07	Virksomhet med betydelig risiko for tilfeller av tvangsarbeid	Ingen. Flytoget planlegger i 2013 å ta i bruk flere virkemidler i TransQ, herunder revisjoner.
PR05	Prosedyrer for oppfølging av kundetilfredshet, inkludert systemer og resultat av kundeundersøkelser og måling av kundeforhold til selskapet	I 2012 har vi gjennomført 4 runder med kundetilfredshetsundersøkelser, totalt 6049 respondenter. Feltarbeidet er gjennomført av IPSOS MMI, etter en utvalgsplan designet av Research International. Totalscore og beregning av årsresultat er kontrollert og skriftlig godkjent av IPSOS MMI. Årsresultat for 2012 ble 96 prosent. I 2012 gjennomførte Flytoget i tillegg en egen måling av servicekvalitet i henhold til European Union Service Quality Annex III. Resultatene ble rapportert til Statens Jernbanetilsyn.
PR06	Planer for overholdelse av lover, standarder og frivillige regler ift. markedskommunikasjon, inkludert annonsering, reklame og sponning	Flytogets abonnement på lovendringer dekker dette området. Flytoget har satt seg inn i Forbrukerombudets arbeid ift. markedskommunikasjon og miljø.
PR09	Størrelsen av bøter for avvik fra lover og reguleringer som gjelder provisjoner, og bruk av produkter og tjenester	Ingen bøter eller avvik.





REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

INTRODUCTION

Flytoget operates a passenger transport service between Drammen and Oslo Airport and has its head offices in central Oslo. The company carries around six million passengers a year, which represents about 10 per cent of all rail passengers in Norway and about 20 per cent of all rail passengers in the Oslo region.

Financial results for 2012 were good, with record sales of NOK 832 million. Profit before tax amounted to NOK 150 million.

Flytoget won several prizes in 2012, highlighting the consistent reliability and quality of the customer experience it provides. The most distinguished of these was awarded in the 'Norwegian Customer Barometer', under the auspices of the BI Norwegian Business School. This first place confirms that Flytoget is Norway's strongest product brand in any industry and that the company has the most satisfied customers in the country. Flytoget's customer satisfaction score has remained at a constant 96 per cent since 2009.

Flytoget was voted Norwegian Travel and Tourism Product of the Year, a special prize and accolade awarded by the Norwegian travel industry. The Company also received the international "Global AirRail Awards, Environmental Commitment" prize in 2012. This is the first time Flytoget has received an environmental prize, inspiring the company's further work to contribute to a better environment and greater use of public transport.

This year's gratifying results were achieved despite the fact that the service has had to be suspended for a number of periods because of exceptional maintenance work and significant infrastructure defects. Infrastructure defects are external factors conditions over which Flytoget has no control.

MARKET DEVELOPMENT AND CUSTOMER SATISFACTION

Flytoget's market share of transport services to Oslo Airport was 31.9 per cent in 2012 (31.7 per cent in 2011). The ticket price was reduced during the disruption in the summer when Oslo Central Station was closed for six weeks, and Flytoget had 33 per cent more customers in this period compared to the corresponding disruption in 2011.

A record number of 6.059 million passengers was achieved in 2012. Flytoget had 2.8 per cent more passengers in 2012 than in 2011 based on a 2.1 per cent growth in traffic to and from Oslo Airport and also an increased market share in the holiday and leisure sector. New, targeted campaigns aimed at the holiday and leisure market, including the use of price incentives over the summer, contributed to this growth. Marketing aimed at the business sector has drawn attention to product improvements and new technology, confirming Flytoget as the transport of choice to and from Oslo Airport. A better and better customer experience has been the driver for all our efforts and progress through the year.

NEW TIMETABLE FROM 9 DECEMBER 2012

From 9 December 2012 a new basic timetable was introduced for the railway in the Oslo area. This resulted in NSB getting more trains in the western corridor and hence more competition on Flytoget's route between Drammen and Oslo Airport. External analyses indicate that Flytoget can expect to see a decrease in passenger numbers following the timetable change. To counter this competition a significant programme of investment was agreed in 2011, focusing on product development. Product development has been a priority area throughout 2012.

PUNCTUALITY AND REGULARITY

Punctuality is one of Flytoget's most important management performance targets and indicates how great a proportion of the trains arrive at Oslo Airport on time. The first few weeks of 2012 were challenging with variable results in terms of punctuality. Punctuality then improved through the year and by week 37 the cumulative punctuality on arrival at Oslo Airport was at its highest level for the year - 96.6 per cent. After week 37 it became more difficult to maintain this good performance and punctuality gradually decreased during the rest of the year. The final figure for punctuality in 2012 was 96.2 per cent, compared to 94 per cent in 2011. This is the best punctuality score since 2005 and suggests that the significant investments undertaken in the area around Oslo Central Station have borne fruit.

Regularity measures how many trains run to and from Oslo Airport in accordance with



the published timetable. A steady, high level of regularity was maintained during the first eleven months of the year. Regularity fell off dramatically in December, primarily as a result of a cable fire in the Oslo tunnel. Flytoget cancelled a total of 276 trains to and from Oslo Airport in December; more trains were cancelled in this month than in all of the remaining eleven months of the year. A total of 519 trains were cancelled in 2012 compared to 533 in 2011. The final figure for regularity in 2012 was 99.3 per cent, the same as was achieved in 2011.

2012 saw the last large scheduled closure of Oslo Central Station for the time being. As in the summer of 2011, Oslo Central Station was closed for six consecutive weeks and replacement buses were organised between Drammen and Lillestrøm station, with a normal train service between Lillestrøm and Oslo Airport.

OWNERSHIP

Flytoget has been owned by the Ministry of Trade and Industry since 2004. The objective of state ownership of Flytoget is to provide a profitable train service which contributes to a high proportion of public transport being used to and from Oslo Airport. The company is to be run on a commercial basis.

ORGANISATION

The company is continually developing its organisation to provide an efficient, profitable and customer-oriented service. In 2012 Flytoget

responded to the steadily increasing digitisation of everyday life by combining the IT and Commercial sections into one department. This will give the company increased customer focus in all its channels and systems. The Operations department became an independent unit and will focus primarily on customer service training, which will be one of Flytoget's biggest competitive advantages in the future.

At the end of the year the company's workforce totalled 311 full-time equivalents, or 343 employees. The gender distribution was 149 (43 per cent) women and 194 (57 per cent) men. The average age in the company in 2012 was 40 and the average length of service was 7.3 years. Staff turnover in 2012 was 8.9 per cent compared to 14.9 per cent in 2011.

Absence due to sickness was 8.4 percent, an increase of 0.4 per cent compared to 2011.

Flytoget is divided into five departments:

- *Commercial and IT* is responsible for sales, marketing, product development and IT.
- *Operations* is responsible for operational services, i.e. train traffic, train personnel and operational management.
- *Safety and Technical* is responsible for rolling stock, train maintenance and safety.
- *HR and social responsibility* is responsible for organisational development and end-to-end processes within recruitment, contractual terms, skills training, working

environment and internal information, and also corporate social responsibility with an emphasis on the environment, ethics and social engagement.

- *Costs and Finance* is responsible for monitoring financial performance and budgetary matters, cash flow management, finance, accounts, insurance, procurement and projects.

The management team consists of three men and three women.

WORKING ENVIRONMENT

A good working environment is essential to good performance and service delivery. Much store is set by the development of staff skills, good follow-up by management and ensuring that resources, tasks and responsibilities are commensurate with each other. The development of employees' physical and mental health is promoted through systematic health and safety work.

Internal communication has improved exponentially through the introduction of tablet computers which contribute to more effective operation and good communication within the company. The operational environment has responded positively to this improvement and everyday tasks have been simplified.

The company boasts a high level of staff satisfaction, something which emerged from the "Great

Place to Work” survey in March 2012. Flytoget took seventh place in the large company category.

In connection with the annual safety courses which all managers and landlords must provide, question and answer sessions with management have been included as a step towards creating common objectives. This sort of forum contributes positively to communication and understanding of everybody’s work and areas of responsibility.

EQUAL TREATMENT

The aim of the Working Environment Act is, among other things, to promote equality, ensure

equal opportunities and rights and prevent discrimination on the grounds of gender, age, ethnicity, skin colour, religion or belief. Flytoget keeps the objective of this Act very much in mind, and this is reflected in the day-to-day work on recruitment, pay and working conditions, promotion and training. It has not been necessary to implement any special measures to ensure equal rights, as there is a good mix at all levels. When recruiting, competence is assessed independently of gender, and we seek to achieve a balance between men and women in all departments, regardless of ethnic background. In 2012 14 per cent of new employees were of foreign origin. A total of 22 nationalities are represented in the company.

Work and composition of the Board of Directors
Flytoget’s Board of Directors consists of eight members, three of whom are elected by the employees. There are three female Board members, so the percentage of women is 38 per cent.

Flytoget complies with the Norwegian Code of Practice for Corporate Governance in areas relevant to the company. This is described in more detail later in the annual report. The terms of reference for the Board and the CEO are in accordance with the Code of Practice and the company’s ethical guidelines have been communicated to all staff.

A brief history – 14 years in Norway

When the Norwegian Parliament (Storting) chose Gardermoen as the site of Norway’s new main airport on 8 October 1992, it also decided that the most important means of transport to and from the airport would be the train. A new high-speed rail link should therefore provide a competitive, forward-oriented and environment-friendly transport alternative. The Storting assumed that construction and operation of the service would be profitable and provide a return on investment of 7.5 per cent. NSB Gardermobanen AS was incorporated on 24 November 1992 to build the new line. The company was assigned the task of building a double-track, high-speed line – the first of its kind in Norway – between Oslo and the new airport, and from there on to Eidsvoll.

On 1 October 1996 the Storting decided that NSB Gardermobanen AS would also be responsible for operating the new service. Construction work on the line took place from 1994 until 1999. A total of 66 km of track were laid, and the 13.8 km Romeriksporten tunnel presented a number of civil engineering challenges. On 8 October 2008, the line north of Lillestrøm

opened as planned. Flytoget had to bypass the Romeriksporten tunnel until 22 August 1999.

Flytoget was an instant hit with the public. It has steadily reinforced its position as the leading means of transport to/from Oslo Airport Gardermoen since it went into service in 1998, and it has transported over 62 million passengers. In April 2000 the Government announced proposals for debt restructuring, reorganisation and changes in the ownership of NSB Gardermobanen AS. In June 2000 the Storting debated the Government’s proposals and adopted an opening balance sheet for the new Flytoget AS as an independent state-owned limited company under the Ministry of Transport and Communications. The infrastructure was taken over by the Norwegian National Rail Administration and most of the debt involved in the infrastructure was cancelled. On 1 July 2004 control of Flytoget AS was transferred to the Ministry of Trade and Industry. In 2009 Flytoget AS purchased 16 new centre carriages and started installation of a completely new ticketing system. Drammen became the Flytoget’s new terminus in 2009.



A total of seven Board meetings were held in 2012. One of the meetings was combined with a study tour to London and another included an inspection of Oslo Airport in connection with the expansion of Terminal 2.

DECLARATION ON MANAGEMENT PAY

The Board has prepared a declaration on management pay covering how pay and other remuneration is determined for senior executives, in accordance with Section 6-16a of the Public Limited Liability Companies Act. The declaration on management pay appears in note 2 to the annual accounts.

The company has a compensation committee to ensure that the Board conforms to the owner's expectations as regards pay and other remuneration to senior executives, as well as preparing proposals for a bonus programme for all company staff in the following year. The Board discusses the recommendations of the compensation committee.

SAFETY

Flytoget has a safety policy that includes a vision of zero accidents resulting in serious injuries to people or serious damage to the environment or rolling stock.

In 2012 Flytoget experienced only minor accidents with the exception of one more serious incident. A minor explosive fire occurred in a Flytoget train resulting in such extensive

damage that the incident was categorised as an accident. The incident did not cause any personal injury or damage to the environment.

Safety, preparedness and the development of a good safety culture is always our highest priority at Flytoget. The CEO has overall responsibility for safety and has to ensure well-functioning internal management and safety procedures within the company. Safety is on the agenda for the directors and management at all Board and management meetings at Flytoget. Management reviews the safety management procedures and safety work every year. Safety is part of the basic training for operational personnel, and this training is followed up with annual safety courses. Compulsory safety training has also been introduced for all administrative staff. From 2013 training will be introduced in the use of defibrillators, which are to be phased in on all Flytoget trains in the first quarter.

The 2012 safety conference, with a focus on preparedness and learning from accidents, was held in the first quarter. The target audience was all staff in the company along with invited business partners.

In connection with the new driver regulations introduced in 2012 a safety co-ordinator has been employed to support monitoring of operational safety work.

RISK MANAGEMENT

Risk analysis and risk management are central elements of Flytoget's corporate governance. The company continuously assesses risk within strategic, financial and operational areas and evaluates measures and recommendations that are presented to the Board. Operational risk is managed through the company's traffic safety plan and security policy. Procedures, contingency and security plans are important underlying documents in any work involving risk. These are updated continuously, and a comprehensive system has been established to register and report hazardous conditions, undesired incidents, injuries and damage.

Internal audits are conducted on a regular basis in different areas of the business and at key external contractors. These activities are put into a yearly audit programme and the results of the audits are reported to the Board. In 2012 Flytoget carried out an external audit of its maintenance supplier in addition to two internal audits. The Norwegian Railway Authority carried out an audit of the company in 2012 in the areas of risk management, maintenance and supplier management. Any discrepancies found were dealt with.

Four emergency preparedness exercises were carried out in 2012. The preparedness exercises and other activities in this area are put into an annual programme. The aim is to be able to deal

with major accidents in the best possible way for all parties affected.

The purpose of Flytoget's Business Continuity Plan is to ensure an immediate and correct response if anything should occur that leads to the loss of important operational elements. The plan will help to ensure that Flytoget is able to get back to normal operations as quickly as possible.

Guidelines for handling financial risk with clearly defined limits are set out in the company's financial strategy. Flytoget has no interest-bearing debt and is thus not exposed to interest rate changes. The company is exposed to currency exchange rate fluctuations to a certain extent as a result of purchases. The company's credit risk is very limited, because its customers consist of very many individual passengers and few business customers. The company's liquidity is good and its room to manoeuvre financially is good. Market risk is increasing as NSB has increased its throughput to the airport with subsidised prices whereas Flytoget has not been able to increase its throughput. Please refer to other parts of the annual report on this subject.

ENVIRONMENTAL AND SOCIAL RESPONSIBILITY

Flytoget's corporate social responsibility is based on sustainable finances and includes measures exceeding the requirements of laws and regulations relating to the external environment, climate and traffic safety. The environment is

absolutely central to the company's corporate social responsibility, which is an integral part of Flytoget's strategy generally.

The company's energy consumption in 2012 was 53 GWh. Only certified and renewable energy is used. Flytoget's environmental management system is based on the principles of the ISO 14001 standard. No discharges or emissions into the air, water or soil have been registered as a result of the company's activities in 2012. Flytoget's objective is to achieve the highest possible proportion of travel to and from Oslo Airport by public transport, and the company's market share in 2012 was 32 per cent. This represents one of the world's highest market shares for comparable transport link services.

Flytoget's social responsibility is reflected in its participation in the development of the local environment and the passenger environment through cooperation with a number of organisations. Flytoget channels its efforts through cooperation with the Red Cross and the Church City Mission. An example is the SAFIR network project, which provides services to former drug and alcohol users. Flytoget reports on its corporate social responsibility activities in accordance with the Global Reporting Initiative, which is described later.

Working in co-operation with Utdanningshuset, Flytoget contributes by providing placements

for people who need experience, be it work-related, cultural or linguistic.

RESULTS

The company saw a 2.8 per cent growth in traffic in 2012. Operating revenues totalled NOK 832 million, which is NOK 18 million more than in 2011. Ordinary profit before tax was NOK 150 million, a decrease of NOK 3 million from 2011. Depreciation for the year amounted to NOK 131 million, compared to NOK 124 million in 2011. Costs of development activities are charged against income on a continuing basis. In 2012 profits were reduced by a total of NOK 67 million due to lower income and higher costs resulting from large-scale disruption; this compares to NOK 72 million in 2011.

CAPITAL RATIO AND BALANCE SHEET

Flytoget's balance sheet total at the end of 2012 was NOK 1,471 million, compared with NOK 1,428 million in 2011.

Flytoget's equity ratio was 68.3 per cent at the end of 2012, compared with 64.4 per cent in 2011.

This is mainly attributable to changes in actuarial assumptions for 2012. Flytoget had equity of NOK 1,005 million at the end of 2012, which represents a solid foundation for financing future investment and growth.



PREFERENTIAL RIGHT TO RAIL LINK SERVICES

When the Norwegian Parliament discussed Flytoget's opening balance in 2000 the company was given a 30-year right to track priority on the Etterstad – Gardermoen line. This value has been written down on a straight line basis over 30 years. On the initiative of the Ministry of Transport and Communications, Flytoget has negotiated a new traffic agreement which replaces the old track priority with a preferential right to provide rail link services on the Asker – Gardermoen route. The agreement runs for 15 years from 1 February 2013 to 31 January 2028. The duration of the new traffic agreement is 23 months less than the former 30-year right, and the company has therefore adjusted the period over which the priority right will depreciate. The preferential right to rail link services represented NOK 234 million at the end of 2012. The background to the traffic agreement is described in more detail later in the Board's report.

LIQUIDITY AND FINANCE

The company's cash flow from operations was NOK 257 million in 2012, compared with NOK 216 million in 2011. Cash flow from investment activities was minus NOK 20 million, attributable primarily to investment in periodic train maintenance. Flytoget's liquidity has been good throughout the year.

At the end of 2012 the company had no overdraft or credit facility. The company's agreement

with its bank runs to 6 December 2013. The agreement with the bank is subject to certain conditions, and the company satisfied these conditions at the end of 2012.

ALLOCATION OF PROFITS

Profit for 2012 was NOK 108 million after tax. The Board recommends that the whole of the year's profit be distributed as dividends. Deferred tax was reduced by NOK 36 million to NOK 116 million. The company's distributable equity after allocation of dividends was NOK 313 million as at 31 December 2012. As the company operates in a cyclical sector and during some periods requires significant investments that are necessary to maintain its brand and market share, it is vital that the Company has a solid capital base. A reasonable and predictable dividend policy by the proprietor is of great importance if the company is to be able to carry out its financial strategy for future investment and growth.

TRAFFIC AGREEMENT

In 2012 Flytoget negotiated a traffic agreement with the Ministry of Transport and Communications. The agreement lasts for 15 years and was signed on 31 January 2013. The agreement complies with the requirements of the Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services. The agreement sets out the matters required by the Regulation. The new agreement confirms the advantages, operational requirements and freedoms which the company already enjoys today but in a way

which complies with the new provision. The Regulation requires that public service obligations are imposed and exclusive rights and/or compensation payments are distributed by contract (cf. Article 4 of the Regulation). This is why the Ministry is now formalising Flytoget's rights and obligations by means of an agreement on passenger transport carried out as a public service.

THE FUTURE

Flytoget has applied to the Norwegian National Rail Administration to run six trains an hour to Lysaker by extending the operation of those trains which currently terminate at Oslo Central Station. This will mean a better and more even utilisation of the rolling stock, better provision for passengers between Lysaker and Oslo Airport and an increased customer base for the company. The National Rail Administration has refused the application on the basis of a requirement for robust traffic management in the Oslo tunnel. Flytoget has appealed the decision to the Norwegian Railway Authority and expects the decision in early 2013. Flytoget has also applied to the Ministry of Transport and Communications to run trains on the intercity triangle and hopes that this will become a reality in a few years' time.

Norway's transport system will undergo some major changes in the years to come. The first stage of the new basic timetable for rail travel commenced in December 2012 and

amendments will be ongoing until 2015. This will benefit large groups of commuters in the central part of Eastern Norway. The changes will also challenge Flytoget's position and reliability, punctuality and regularity on the route to Oslo Airport. Work on a national transport plan is already well under way and the framework for the next decade will be laid in 2013.

The Board will follow the intensifying competition on Flytoget's route closely. This is competition on unequal terms and may affect the company's profitability in future years. Taking the offensive in the face of this competition, the Board has authorised funds for continual product development and strengthening of the Flytoget brand. Flytoget will continue to work pro-actively to improve and simplify the journey for customers.

Building of the part of Terminal 2 at Oslo Airport which affects Flytoget began in 2012. There is close contact with Oslo Airport on the challenges we face during the construction period, and Flytoget is confident that, during this period too, customers will find Oslo Airport to be a welcoming and well-run airport.

Air traffic is growing. A strong growth in passenger numbers is expected in the years up to 2020 as a result of which Flytoget will increase its market base. In order to meet this growth, the company has started work on ensuring that Flytoget will have sufficient future capacity to provide a good customer experience and secure future profitability.

GOING CONCERN

In the opinion of the Board of Directors, the published income statement and balance sheet, and the notes thereto, provide a true

and fair summary of the company's financial development and financial standing. The annual accounts for 2012 have been prepared on the assumption that the company will continue as a going concern. The Board of Directors confirms that this assumption is in accordance with Section 3-3 of the Norwegian Accounting Act.

BOARD OF DIRECTORS THANKS THE STAFF

The Board of Directors of Flytoget would like to thank the company's staff and management for the very good results that were delivered in 2012. The Board of Directors would like to extend special thanks to all members of staff, who, in a year with many planned and unforeseen disruptions, have made extraordinary efforts and contributed to the company's high customer satisfaction.


Endre Skjørestad
Chairman of the board


Ann Kathrine Skjørshammer


Per Sanderud


Tone Hofstad Lindberg


Trygve Gjertsen


Odd Erik Haugland


Jan Garder Gundersen


Edel Anne Grinaker


Linda Bernander Silseth
President and CEO



**TA GODT VARE PÅ MINUTTENE.
TIMENE TAR VARE PÅ SEG SELV.**

Lord Philip Chesterfield



Still klokken etter Flytoget