

Oslo Vognselskap AS

Årsregnskap 2013

Innhold:

Årsberetning

Resultatregnskap

Balanse

Noter

Revisjonsberetning



Innholdsfortegnelse

Virksomheten.....	3
Styrets sammensetning, selskapets ledelse.....	3
Markedsutvikling og materiellforvaltning.....	3
Passasjerutvikling og kjørte kilometer.....	3
MX3000.....	4
SL95.....	4
Settlement Agreement.....	4
SL79.....	4
Nye trikker	5
Vedlikeholdsinformasjon	5
Resultat	5
Finansiering.....	5
Periodisk vedlikehold.....	6
Øvrige forhold.....	6
Disponering av årets resultat	6
Balanse og gjenanskaffelsesevne.....	6
Egenkapital og vognanskaffelsesfond	6
Materiell	6
Gjeld.....	6
Vedlikeholdsforpliktelser	7
Likviditet	7
Sentrale usikkerhetsfaktorer	7
Drift.....	7
Finansiell risiko	7
Arbeidsmiljø, organisasjon, personalforhold, likestilling.....	8
Ytre miljø.....	8
Utsiktene fremover og fortsatt drift	8

Virksomheten

Oslo Vognselskap AS ble etablert etter fisjonsvedtak i Kollektivtransportproduksjon AS av 27. september 2006, som følge av vedtak i bystyret våren 2006. Selskapet er 100 % eiet av Oslo kommune, og holder til i Oslo sentrum.

Selskapets virksomhet er å finansiere og anskaffe nye vogner, oppgradere eksisterende vogner, fastsette krav til vedlikeholdet av vognene og kontrollere at dette vedlikeholdet utføres på en måte som sikrer kommunens verdier, ivareta avsetninger til periodisk vedlikehold, leie ut vognene og følge opp leveransene av vogner overfor leverandørene.

Oslo Vognselskap har som visjon å **levere T-banevogner og sporvogner som Oslo er stolt av!**

Styret har formulert følgende strategiske mål frem mot 2018:

1. Vi skal sørge for en vellykket trikkeanskaffelse.
2. Vi skal forvalte T-banevognene på en så god måte at de fremstår som nye.
3. Vi skal ha lavere vedlikeholdskostnader per kilometer enn i dag.
4. Vi skal ha økonomi til å gjennomføre vedlikehold og oppgraderinger på materiellet.

Gjennom disse målsettingene vil selskapet oppnå status som en ledende og anerkjent eier av rullende materielle.

Styrets sammensetning, selskapets ledelse

Styret har i perioden bestått av Jan Runesson (styreleder, frem til generalforsamlingen 24.04.13), Anne-Kathrine Pihlfeldt (styremedlem frem til generalforsamlingen 24.04.13, etter dette styreleder), Sverre Molandsveen og Emil Eike (valgt som styremedlem på generalforsamling 24.04.13). Erik Lund har vært selskapets administrerende direktør.

Markedsutvikling og materiellforvaltning

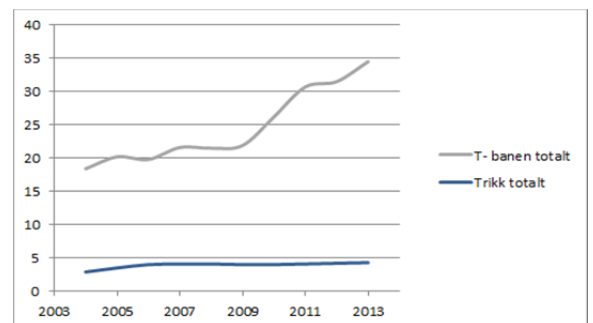
Passasjerutvikling og kjørte kilometer

Kollektivtrafikken opplevde i 2013 en økning i antall reisende på 3,1 % i Osloregionen sett under ett. Dette tilsvarer 309 millioner reiser med kollektivtransport i 2013. Antall kollektivreiser med T-banen økte med 3,7 %, til nærmere 86 millioner reiser. Passasjerutviklingen for trikken har ligget relativt stabil de siste årene på i underkant av 50 millioner reiser.

Kundetilfredsheten og regulariteten gikk noe ned for trikk, mens den er sterkt økende for T-banen. Hele 96 prosent av de reisende med T-banen sier de er fornøyd og 99,5 prosent av avgangene på T-banen ble kjørt som planlagt i 2013.

Det har vært en markant økning i antall kjørte kilometer for T-banen de siste årene. Dette skyldes i stor grad en økning i kapasiteten på grunn av flere nye MX vogner samt at det har vært en forbedring i regulariteten, grunnet lavere feilfrekvens på de nye T-banevognene. I 2013 ble det kjørt 34,5 mill. vognkilometer med T-banen, som er nær en dobling siden 2004.

Antall vognkilometer for trikk har ligget på i overkant av 4 mill. km årlig de siste årene.



Figur 1. Mill vognkilometer (antall vogner × kjørte km) for T-banen og trikken i perioden 2004 – 2013.

MX3000

I desember 2010 besluttet bystyret å anskaffe ytterligere 32 moduler. Det totale antall moduler levert under denne kontrakten kommer da opp i 115, som tilsvarer 345 vogner. Leveransen av vognene har gått etter planen. Ved utgangen av 2013 var 112 moduler satt i trafikk. Den siste av de 115 modulene ankom Oslo den 15. februar og ble satt i drift den 12. mars 2014. De totale kontraktsverdiene utgjør i overkant av 5 mrd. kroner.

Den totale MX-leveransen har skjedd til planlagt tid, til planlagt kostnad og med svært tilfredsstillende tekniske resultater. Dette har blitt en meget vellykket anskaffelse for kollektivtrafikken i Oslo.

Oslo Vognselskap har i 2013 deltatt i ulike endrings- og moderniseringsprosjekter sammen med de øvrige selskapene i kollektivfamilien. Oslo Vognselskap bidrar også aktivt til å optimalisere vedlikeholdet på MX for å minimere arbeidsomfang og kostnader uten at dette går ut over kvaliteten og sikkerheten på materiellet.

Tilgjengeligheten til materiellet har, året sett under ett, ligget på ca. 91 %. Dette er noe under det operative målet på 94 % som vedlikeholdsleverandøren har satt for denne materiellkategorien. At den reelle tilgjengeligheten i perioder har vært noe lavere enn operativt mål, skyldes primært driftsmessige forhold og at tog har vært på verkstedet på grunn av planlagte oppgraderinger. På grunn av innfasing av nye vogner i 2013 har det ikke vært mangel på vogner i forhold til fastsatt ruteplan.

SL95

Tilgjengeligheten til SL95-materiellet har, året sett under ett, vært på 66 %, som er langt lavere enn tilgjengelighetskravet i ruteplanen på 82 %. Viktige årsaker til lav tilgjengelighet har vært rustskader, delemangel samt høy grad av korrektive feil som har medført en lav pålitelighet.

Korrosjon og sprekker i leddbjelke-innfestingen førte til at alle SL95-trikkene, av sikkerhetsgrunner, ble tatt ut av drift den 29. april 2013. Utbedring ble iverksatt umiddelbart og alle involverte parter ble enige om en felles målsetting; trikker tilbake i trafikk så hurtig som mulig. Alle trikkene ble suksessivt utbedret av AnsaldoBreda og satt tilbake i trafikk innen 15. august. AnsaldoBreda har nå akseptert at denne saken omfattes av avtalens flåtegaranti og aksepterer å dekke kostnadene for Oslos kollektivselskaper.

Settlement Agreement

I november 2012 inngikk Oslo Vognselskap og AnsaldoBreda en avtale om utbedringer av feil og mangler på SL95 trikkene. Programmet omfatter bl.a. rustutbedringer, bytting av komponenter og oppdatert dokumentasjon. Utbedringsprogrammet har så langt vært utført i tråd med avtalt fremdriftsplan. Programmet vil etter planen pågå frem til medio 2018. Målet med utbedringsprogrammet er å sikre trikker med høyere tilgjengelighet og en forbedret driftsstabilitet.

Det vil bli en krevende periode når oppgraderingene skal gjennomføres på en trikkevognpark som allerede opplever presset tilgjengelighet. Det er etablert et tett samarbeid mellom Oslo Vognselskap og Sporveien for å oppnå en effektiv gjennomføring av oppgraderingsprogrammet.

SL79

Tilgjengeligheten til SL79-materiellet har i snitt over året ligget på 84 %, som er noe høyere enn tilgjengelighetskravet i ruteplanen på 82 %. På bakgrunn av den lave tilgjengeligheten på SL95 har det i 2013 vært en høy utnyttelse av SL79. Vognene, som er gamle og umoderne, har blitt utnyttet til det maksimale. Det har gitt en lite tilfredsstillende løsning for de reisende i form av lav kapasitet og redusert komfort.

Nye trikker

Våren 2013 ble det utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) i regi av Ruter, som vurderte ulike konsepter for en fortsatt satsing på trikk i Oslo. Arbeider baserer seg på en bestilling fra Oslo kommune, hvor sentrale føringer er at drifts- og vedlikeholdskostnader skal reduseres både for vogner og infrastruktur, at nye vogner skal gi reduserte støypenger og at nye vogner skal gi en forbedret tilgjengelighet for alle brukergrupper (universell utforming). Arbeidet gjennomgikk en kvalitetssikring i tråd med kommunens investeringsregime sommeren/høsten 2013. Ruter har i kjølvannet av dette etablert et program for videre oppfølging av de ulike områdene som trenger å koordineres ved en videre trikkesatsing (infrastruktur, basestruktur, trikkeanskaffelse og forretningsmodell). Det ventes at det vil komme en bestilling fra kommunen for igangsetting av et forprosjekt for en trikkeanskaffelse og en nærmere beskrivelse av mandatet for videre arbeid i trikkeprogrammet.

Oslo Vognselskap har arbeidet med å forberede en anskaffelsesprosess gjennom markedskontakt og avklaringer mot

leverandørmarkedet, samt gjennom kartlegging av alternative finansieringsmuligheter. Dette arbeidet fortsetter utover i 2014 parallelt med selskapets arbeid for å utarbeide et forprosjekt for anskaffelse av trikk. Forprosjektet skal gjennomføres i h.t. kommunens investeringsregime og skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring før formell oppstart av en anskaffelse.

Vedlikeholdsinformasjon

Oslo Vognselskap har fått en avtale med Sporveien om utveksling av vedlikeholdsinformasjon. Avtalen sikrer relevant informasjon om vognenes tekniske beskaffenhet, kjørte kilometer, feilhistorikk og status på gjennomføring av periodisk vedlikehold.

Strategi

Oslo Vognselskap har i 2013 gjennomført en strategiprosess for å sikre at selskapet står rustet til å møte de utfordringene som selskapet står ovenfor. Styret har formulert en ambisjon for 2018 om at selskapet skal være en ledende og anerkjent eier av rullende materiell. Det er pekt ut fire fokusområder for å oppnå dette:

Vi skal bli en ledende og anerkjent eier av rullende materiell

Anskaffelser	Materiellforvaltning	Organisasjon	Økonomi
Vi skal anskaffe materiell som er driftssikkert, vedlikeholdsvennlig, attraktivt og godt tilpasset den transportoppgaven det er tiltenkt.	Vi skal sikre en optimal utnyttelse av vårt materiell.	Vi skal bli en effektiv og løsningsorientert organisasjon i godt samspill med eier, kollektivfamilien og øvrige interessenter.	Vi skal styrke vår rolle som verdiforvalter.

Resultat

Oslo Vognselskap AS hadde i 2013 en omsetning på kr 555,2 mill. Det er en økning på ca. kr 70 mill. fra i fjor, grunnet innfasing av flere MX-vogner i 2013. De vesentligste kostnadselementene for selskapet er finanskostnader, avskrivninger og periodiske vedlikeholdskostnader for materiellet. Det medgår også kostnader til kontraktsoppfølging, materiellforvaltning,

prosjektstyring og administrasjon. Resultatet etter skatt ble på kr 29,9 mill.

Finansiering

Oslo Vognselskap hadde i 2013 rentekostnader på ca. kr 117,9 mill. Kostnadene fordeler seg med kr 114,0 mill. til Oslo kommune og kr 3,9 mill. til Akershus Fylkeskommune. Selskapets likviditetssituasjon gjør at selskapet ikke har

noen aktive sertifikatlån eller andre former for tilførsel av kortsiktig likviditet. Ved utgangen av året har selskapet anledning til å ta opp ca. kr 450 mill. i gjeld med kommunal garanti, som kan benyttes ved et eventuelt kreditorskifte.

Selskapet har kjøpt seg ut av de tidligere leasingavtalene for SL95-trikkene som Oslo Sporveier i sin tid inngikk med SEB i Sverige, fordi selskapets drift har gitt muligheten for mer gunstig finansiering.

Periodisk vedlikehold

Kostnaden til periodisk vedlikehold var i 2013 på kr 163,5 mill. Dette representerer den estimerte kostnaden til vedlikehold ved å bruke vognmateriellet i den utstrekning som skjedde i 2013. Utbetalingene for gjennomført periodisk vedlikehold på materiellet var på 147,8 mill., mot kr 80,5 mill. i 2012.

Den store økningen i utgiftene fra i fjor har sin årsak i at de periodiske vedlikeholdsutgiftene til trikken har økt vesentlig. For MX-vognene ligger utgiftene på samme nivå som i 2012. Utgiftene til periodisk vedlikehold på T-banen vil stige vesentlig når de tunge revisjonene på materiellet kommer for fullt, om noen år.

I 2013 ble det startet opp et arbeid for å oppnå et mer effektivt vedlikehold av MX-vognene, for å redusere kostnader og minimere tiden vognene er ute av trafikk. Ved utgangen av 2013 kom man frem til et endret vedlikeholdsprogram for de korte intervallene, som vil bli iverksatt i løpet av 2014. Det er estimert en kostnadsreduksjon i størrelsesorden 2 mill. per år når det nye vedlikeholdsprogrammet er fullt implementert.

Øvrige forhold

Som følge av tidligere års brannskader på MX-vognene som bl.a. kan henføres til vognenes strømvaktakere, er operatøren påført kostnader til reparasjonsarbeider. Oslo Vognselskap har tidligere foretatt en regnskapsmessig avsetning til et midlertidig

oppgjør for disse skadene. Forholdet følges opp mot vognleverandøren.

Disponering av årets resultat

Selskapet har etablert et fond under fri egenkapital, Vognanskaffelsesfondet, som skal sikre at selskapet over tid opprettholder gjenanskaffelsesevne og gir et riktig bilde av de samlede kostnadene ved materiellanskaffelser.

Styret foreslår at overskuddet etter skattekostnad på kr 29,9 mill. legges til vognanskaffelsesfondet. Korrigert for kr -1,9 mill. i estimatavvik for pensjoner, øker vognanskaffelsesfondet med kr 28,0 mill.

Balanse og gjenanskaffelsesevne

Egenkapital og vognanskaffelsesfond

Oslo Vognselskap ble etablert med en egenkapital på kr 518 mill. I 2007 ble selskapet tilført ytterligere 83,4 mill. fra Oslopakke 2. Den innskutte egenkapitalen i selskapet er i sin helhet tilknyttet finansieringen av de nye T-banevognene. Øvrige materiellkategorier er i sin helhet finansiert gjennom fremmedkapital.

Vognanskaffelsesfondet er ved utgangen av 2013 på kr 309,2 mill. I note 17 i årsregnskapet redegjøres det for korreksjoner foretatt i inngående balanse.

Materiell

Ved utgangen av 2013 er verdien av rullende materiell kr 4 756,0 mill., mens prosjekter under utførelse, knyttet til leveransene i 2014 av bestilte MX-vogner, er bokført til kr 16,5 mill.

Gjeld

Selskapet har tatt opp lån i Oslo kommune for å finansiere materiellanskaffelser (MX3000), som i alt utgjør kr 3 571,1 mill. av langsiktig gjeld per 31.12.2013. Det vil bli tatt opp ytterligere kr 245 mill. i lån i 2014 med Oslo kommune som kreditor. Belåningen vil øke til kr 3 682,8 mill. ved utgangen av 2014, justert for nedbetaling i perioden. Akershus fylkeskommune har

finansiert lån for anskaffelsen av fem MX3000-moduler, som i alt utgjør kr 216 mill. av langsiktig gjeld per 31.12.2013.

Vedlikeholdsforpliktelser

Oslo Vognselskap har som en av sine oppgaver å foreta avsetninger til fremtidig vedlikehold. Slik sikres et stabilt kostnadsnivå for kollektivtrafikken og trygghet for at midler til fremtidig vedlikehold er tilgjengelig hos den aktøren som har den mest langsiktige interessen i materiellet. Avsetningene til fremtidig vedlikehold fordeler seg slik ved utløpet av 2013:

Avsetning til periodisk vedlikehold mill. kr	2013
SL95	69,3
SL79	53,9
MX3000	381,0
SUM	504,2

Tabell 1. Avsetning til fremtidig vedlikehold per materielle kategori per 31.12.2013

Det vises for øvrig til omtale av avsetning til fremtidig vedlikehold under avsnittet om periodisk vedlikehold ovenfor.

Likviditet

Selskapet har i 2013 hatt en likviditetsutvikling i tråd med forventningene og går ut av året med en positiv likviditetsbeholdning på kr 373,9 mill.

Sentrale usikkerhetsfaktorer

Selskapet gjennomførte i 2013 en risikokartlegging for selskapet og formulerte aktuelle tiltak for effektiv håndtering av iboende risiko. Nedenfor omtales sentrale risikoområder:

Drift

Oslo Vognselskap har behov for langsiktige vognleieavtaler, gitt vår rolle som anskaffer og eier av materiell med lang forventet levetid og lav verdi i alternativ anvendelse. Det har ikke lyktes å komme til enighet med

Ruter om betingelsene for slik langsiktighet i avtaleforholdene i 2013. Selskapet vil fortsette arbeidet med å få dette på plass i 2014 og har løftet saken til Oslo kommune for en avklaring.

Avsetning til fremtidig vedlikehold innebærer estimatusikkerheter som kan skape behov for korrigeringer av fremtidig avsetningsnivå og vognleie. Også tryggheten for korrekt håndtering av avsetningene forutsetter et tydelig avtaleforhold.

Gjennomføringen av oppgraderingsprogrammet for SL95 trikkene vil utgjøre en risikofaktor de kommende årene, både med tanke på gjennomføringsevne og den kvaliteten man vil oppnå på materiellet etter sluttført oppgraderingsprogram.

Finansiell risiko

Selskapet er sterkt eksponert mot endringer i kursen på Euro, som følge av anskaffelsen av nye T-banevogner. Ved årsskiftet er det utestående betalinger for 30,2 mill. EUR. Dette er håndtert ved at transaksjonene i forbindelse med anskaffelsen for en stor del er sikret til fast kurs. Av gjenværende utbetalinger er 29,9 mill. sikret til en gjennomsnittlig terminkurs på 8,3015. Andel valutasikrede transaksjoner er på 99 %.

Selskapet har betydelig gjeld i forbindelse med materiellanskaffelser. Det gir en stor grad av eksponering i forhold til endringer i rentenivået. Styret har utarbeidet en strategi for å håndtere slik risiko. Det har resultert i at selskapet har fremforhandlet avtaler med Oslo kommune som skal gi en moderat eksponering mot endringer i rentenivået, gjennom lang rentebinding og rentefastsettelse basert på gjennomsnittsrenter. Andel av gjeld med fast rente (kontrakter med mer enn 1 års varighet) er per 31.12.2013 på 94,3 %. Gjennomsnittlig rentebinding ved årsskiftet er 5 år.

Styret anser at finansiell risiko er håndtert på en hensiktsmessig måte for selskapet via de tiltakene som det er redegjort for her.

Manglende avklaringer av Ruters langsiktige forpliktelser i henhold til gjeldende vognleieavtaler og vognleieprinsipper kan øke risikoen for at selskapet ikke klarer å hente ekstern finansiering til anskaffelser, til fremtidig styrking av selskapets likviditet eller til andre tiltak på materiellet.

Endringer i skatteloven vil fra og med 2014 medføre reduserte muligheter for fradrag av rentekostnader på gjeld til nærstående. Gitt den betydelige innlåningen Oslo Vognselskap har fra Oslo kommune, vil dette medføre at selskapet vil få betalbar skatt i løpet av noen år.

Arbeidsmiljø, organisasjon, personalforhold, likestilling

Oslo Vognselskap AS hadde per 31.12.2013 ni fast ansatte. To av selskapets medarbeidere vil i løpet av våren 2014 gå av med pensjon.

Ved utgangen av 2013 var to av bedriftens ansatte kvinner og ett av tre styremedlemmer (styrets leder) er kvinne.

Bedriften har en rekrutterings- og personalpolicy som er utformet for å sikre like muligheter og rettigheter, samt hindre diskriminering på bakgrunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn. Bedriften har utarbeidet etiske retningslinjer.

Det er fastsatt skriftlige mål for helse, miljø og sikkerhetsarbeidet i virksomheten. Sykefraværet i 2013 var på 1,17 %.

Ytre miljø

Selskapets virksomhet påvirker ikke det ytre miljø, frem til det tidspunktet materiellet tas i bruk eller skal vedlikeholdes. Miljøhensyn i produksjonsfasen er ivarettatt i kontrakten med produsenten.

Drift og vedlikehold av vognmateriellet har på sin side klare miljømessige effekter. Oslo Vognselskap stiller krav til hvordan vedlikeholdet av materiellet skal skje. I disse kravene inngår også krav til en miljømessig god forvaltning.

De nye T-banevognene representerer en klar miljømessig forbedring, med lavere støynivå og tilbakemating av strøm, som sikrer et lavere samlet strømforbruk.

Skinnegående kollektivtransport representerer i seg selv et vesentlig bidrag til et bedre miljø. De miljømessige effektene av kollektivtrafikk er bl.a. beskrevet i Ruter AS sine årlige miljørapporter.

Oslo Vognselskap er sertifisert som Miljøfyrtårn under kategorien for kontorvirksomhet. Oslo Vognselskap valgte å bli sertifisert for å jobbe målrettet med å skape en miljøvennlig drift og gi en tydelig og dokumentert miljøprofil.

Utsiktene fremover og fortsatt drift

Oslo Vognselskap AS opererer i et marked i solid vekst. Befolkningsutviklingen i Osloregionen og transportetterspørselen ventes å fortsette å stige i årene fremover.

Etablerte prinsipper for fastsettelse av vognleie gir selskapet et stabilt grunnlag for sin forretningsvirksomhet. Den avtalte modellen for beregning av vognleie bygger på prinsippet om armlengdes avstand, jfr. Skattelovens § 13-1, som regulerer prising i forhold mellom nærstående. Prinsippene for beregning av vognleie er gjengitt i byrådssak 85/11:

”Et viktig virkemiddel til å sikre den økonomiske evnen til gjenanskaffelser er vognleieprinsippene som gjenspeiles i vognleieavtalen mellom OVS og Ruter AS, som videreutleier til operatørene Oslo T-banedrift AS og Oslo Trikken AS. Den årlige vognleien skal reflektere investeringskostnadene, antatt levetid på materiellet, avsetninger til periodisk

vedlikehold og kapitalkostnader slik at faktiske materiellkostnader fremkommer og slik at evnen til å reinvestere ikke svekkes over tid. Dette prinsippet innebærer at det skal betales vognleie i hele den forutsatte levetiden selv om vognene tas ut av drift. På den annen side skal det ikke betales vognleie dersom vognene benyttes etter den forutsatte levetid”.

Manglende avklaring av Ruters langsiktige forpliktelser til betaling for vognmateriell skaper for tiden usikkerhet. Med henvisning til bystyrets klare tilslutning til gjeldende vognleieprinsipper, legger styret til grunn at nødvendige avklaringer vil finne sted.

Styret konstaterer at selskapet har oppnådd den tilgangen til vedlikeholdsinformasjon som har vært etterstrebet. Dette gir bedre muligheter til å sikre at avsetninger til fremtidig periodisk vedlikehold skjer på en korrekt måte og at selskapets kontroll med tilstanden på materiellet kommer opp på et akseptabelt nivå.

Oppstarten av et program for framtidig trikkesatsing i Oslo gir gode muligheter for en godt koordinert fornyelse av trikketilbudet i Oslo. Beslutningsgrunnlaget for en trikkeanskaffelse sikres gjennom anvendelse av kommunens regime for håndtering av større investeringer og vil ventelig også gi et godt grunnlag for de fremtidige beslutninger som skal fattes mht. anskaffelse av nytt trikkemateriell.

Oslo Vognselskap AS skal utøve god verdiforvaltning for kommunen og levere rullende materiell til beste for kollektivtrafikken i Osloregionen, til riktige priser og med et forutsigbart kostnadsbilde. I sum mener styret at det arbeidet som er nedlagt og det arbeidet som skal gjennomføres i løpet av 2014 gir gode muligheter for å ivareta dette formålet.

Selskapets frie egenkapital er kr 309 214 471. I samsvar med regnskapslovens § 3-3 bekreftes det at forutsetningen om fortsatt drift er til stede, med henvisning til det ovennevnte.

Oslo, 31. desember 2013

25. mars 2014

Anne-Kathrine Pihlfeldt

Styreleder

Sverre Molandsveen

Styremedlem

Emil Eike

Styremedlem

Erik Lund

Administrerende direktør

Årsregnskap 2013
for
Oslo Vognselskap AS

Foretaksnr. 991005226

Resultatregnskap

	Note	2013	2012
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER			
Driftsinntekter			
Annen driftsinntekt	3	555 153 312	482 795 230
Sum driftsinntekter		555 153 312	482 795 230
Driftskostnader			
Periodisk vedlikehold	2,3	163 543 812	158 296 092
Lønnskostnad	1	10 026 561	8 919 074
Avskrivning på driftsmidler	4	186 488 143	156 209 248
Annen driftskostnad	5	9 366 848	13 138 926
Sum driftskostnader		369 425 364	336 563 340
DRIFTSRESULTAT		185 727 948	146 231 890
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER			
Finansinntekter			
Annen renteinntekt		20 921 303	17 528 484
Annen finansinntekt		86 591 444	61 029 808
Sum finansinntekter		107 512 747	78 558 292
Finanskostnader			
Annen rentekostnad		117 902 961	121 532 640
Annen finanskostnad	16	138 005 697	63 520 364
Sum finanskostnader		255 908 659	185 053 004
NETTO FINANSPOSTER		(148 395 912)	(106 494 712)
ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD		37 332 035	39 737 178
Skattekostnad på ordinært resultat	6	7 412 743	11 290 297
ORDINÆRT RESULTAT		29 919 292	28 446 881
ÅRSRESULTAT		29 919 292	28 446 881
OVERF. OG DISPONERINGER			
Overføringer annen egenkapital	7,17	29 919 292	28 446 881
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER		29 919 292	28 446 881

Balanse

	Note	31.12.2013	31.12.2012
EIENDELER			
ANLEGGSMIDLER			
Varige driftsmidler			
Maskiner og anlegg	4	4 755 976 022	3 992 062 672
Prosjekt i arbeid	4	16 505 624	504 424 953
Inventar	4	130 526	92 867
Sum varige driftsmidler		4 772 612 171	4 496 580 493
Finansielle anleggsmidler			
Finansielle anleggsmidler	15	51 488 173	60 038 506
Sum finansielle anleggsmidler		51 488 173	60 038 506
SUM ANLEGGSMIDLER		4 824 100 345	4 556 618 999
OMLØPSMIDLER			
Fordringer			
Andre fordringer	15	252 047 108	55 004 633
Kundefordringer		134 017 689	0
Sum fordringer		386 064 797	55 004 633
Bankinnskudd, kontanter o.l.	8	373 872 373	433 532 106
SUM OMLØPSMIDLER		759 937 170	488 536 739
SUM EIENDELER		5 584 037 515	5 045 155 738
EGENKAPITAL OG GJELD			
EGENKAPITAL			
Innskutt egenkapital			
Selskapskapital	7,9	288 150 000	288 150 000
Overkurs	7	229 850 000	229 850 000
Sum innskutt egenkapital		518 000 000	518 000 000
Opptjent egenkapital			
Vognanskaffelsesfond	6,7,17	309 214 471	281 219 674
Sum opptjent egenkapital		309 214 471	281 219 674
SUM EGENKAPITAL		827 214 472	799 219 674
GJELD			
LANGSIKTIG GJELD			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	10	6 706 476	4 343 954
Utsatt skatt		81 413 485	74 712 541
Andre avsetninger for forpliktelser	11	504 227 102	488 477 625
Sum avsetning for forpliktelser		592 347 063	567 534 120
Annen langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld	12	3 787 145 509	3 334 371 508
Sum annen langsiktig gjeld		3 787 145 509	3 334 371 508
SUM LANGSIKTIG GJELD		4 379 492 572	3 901 905 628
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	13	169 846 220	263 805 855
Skyldig offentlige avgifter		891 404	792 512
Annen kortsiktig gjeld		206 592 848	79 432 069
SUM KORTSIKTIG GJELD		377 330 471	344 030 436
SUM GJELD		4 756 823 043	4 245 936 064
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		5 584 037 515	5 045 155 738

Balanse

Note 31.12.2013 31.12.2012

Oslo, 25.03.2014 / 31.12.2013


Anne- Kathrine Pihlfeldt
Styrets leder


Sverre Molandsveen
Styremedlem


Emil Eike
Styremedlem


Erik Lund
Adm. direktør

Kontantstrømoppstilling

	2 013	2012
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Resultat før skattekostnad	37 332 035	39 737 178
- Periodens betalte skatt		
+ Ordinære avskrivninger	186 488 143	156 209 248
+/- Endring i kundefordringer	-134 017 689	4 334 540
+/- Endring i leverandørgjeld	-93 959 635	-67 130 001
+/- Endring i pensjonsavsetninger	2 362 522	-94 997
+/- Endring i andre tidsavgrensingsposter	-56 669 620	19 884 633
= Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-58 464 244	152 940 601
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
- Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	462 519 822	357 672 636
+ Innbetalinger finansielle investeringer	8 550 333	8 578 130
= Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-453 969 489	-349 094 506
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
+ Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	575 000 000	365 000 000
- Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-122 225 999	-361 963 374
= Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	452 774 001	3 036 626
= Netto endring i kontanter mv.	-59 659 732	-193 117 279
+ Beholdning av kontanter 01.01	433 532 106	626 649 385
= Kontantbeholdning 31.12.	373 872 374	433 532 106

Noter 2013

Regnskapsprinsipper:

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk.

Driftsinntekter

Inntektsføring ved utleie av driftsmidlene skjer over leietiden.

Offentlig tilskudd regnskapsføres når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene, og tilskuddene vil bli mottatt. Regnskapsføring av driftstilskudd innregnes på en systematisk måte over tilskuddsperioden.

Vurdering og klassifisering av balanseposter

Finansielle anleggsmidler omfatter eiendeler bestemt til varig eie og bruk for virksomheten. Finansielle anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som forventes ikke å være av forbigående art.

Langsiktig gjeld balanseføres til opptakskost.

Finansiell leasing føres som gjeld i balansen.

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter normalt poster som forfaller til betaling innen ett år, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Omløpsmidler vurderes til laveste verdi av anskaffelseskost og antatt virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til opptakskost.

Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler /langsiktig gjeld.

Varelager/ delelager

Delene inngår som en del av anleggsmiddelet, og er deler til leveransene av MX vogner.

Sikring

Selskapet har inngått terminkontrakter for kjøp av Euro til dekning av inngåtte kontrakter vedrørende levering av vogner for å styre sin risikoeksponering. Når disse har tilstrekkelig korrelasjon med den posten som ønskes sikret, regnes instrumentene som sikringsinstrumenter og behandles som regnskapsmessig sikring. Med tilstrekkelig korrelasjon menes det her at instrumentene i høy grad oppveier de regnskapsmessige effektene av den posisjonen som sikres. Gevinster og tap på valutakontrakter som sikrer gjeld i utenlandsk valuta inkluderes sammen med den sikrede posten. Selskapet har avhendet alle rentebytteavtaler ved utgangen av 2013.

Ved sikringsopphør som skyldes endring i eller bortfall av sikringsobjekt, så resultatføres effekten av sikringsbortfallet umiddelbart. Ved sikringsopphør som skyldes endring i sikringsinstrument (ytten endring i underliggende objekt) så fortsetter sikringsbøkningen utover den opprinnelige sikringsperioden.

Valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta vurderes etter børskursen på valutaen etter kursnoteringen på den siste dagen i regnskapsåret. Poster som er sikret med terminkontrakter, er vurdert til terminkurs (korrigert for renteelementet etter balansedato inkludert i terminkursen).

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer føres opp i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til påregnelig tap. Avsetning til påregnelig tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Noter 2013

Varige driftsmidler

Driftsmidler balanseføres og avdrag betales over driftsmidlets økonomiske levetid dersom de har levetid over 3 år.

Vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives over resterende økonomisk levetid.

Periodisk vedlikehold

Kostnad knyttet til periodisk vedlikehold er basert på estimerte størrelser knyttet til forbruk av innsatsfaktorer og forventet prisutvikling. Det kan oppstå betydelige avvik mellom avsetningens størrelse og faktiske kostnader ved gjennomføringen av de gamle vedlikeholdsoppgavene som avsetningen har skjedd til. Dette avviket representerer en markedsrisiko.

Betalte vedlikeholdskostnader blir avsatt i balansen og estimerte størrelser blir kostnadsført mot kostnadskonto.

Skatt

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med skattesatsen ved utgangen av regnskapsåret (27 %) på grunnlag av skattereduserende og skatteøkende midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til framføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet og nettoført.

Andre skattereduserende forskjeller er ikke utlignet, men balanseføres dersom det er sannsynlig at foretaket kan utnytte dem, og eventuelt nettoført.

Kontantstrøm

Kontantstrøm er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige likvide plasseringer.

Anlegg under utførelse

Anlegg under utførelse er pågående investeringsprosjekter som ikke er avsluttet eller fakturert. Når disse prosjektene blir avsluttet ved leveransene av opsjon 2 og framtidige opsjon 3 vil disse bli aktivert eller fakturert til eksterne finansieringskilder.

Pensjoner

Oslo Vognselskap har en ytelsesbasert pensjonsordning. Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening på basis av forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, endringer i pensjoner og ytelser, avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang med videre.

Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner amortiseres over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i og avvik mot beregningsforutsetningene (estimatendringer) føres mot egenkapitalen.

Noter 2013

Note 1 - Ansatte, godtgjørelse, lån til ansatte mv

Lønnskostnader består av følgende poster:

	2013	2012
Lønninger	7 191 335	5 562 946
Arbeidsgiveravgift	1 245 005	1 026 272
Pensjonskostnader	1 340 875	2 083 046
Andre personalkostnader	249 346	246 810
Sum lønnskostnader	10 026 561	8 919 074

Gjennomsnittelig antall årsverk 8,5

	Daglig leder	Styret
Lønn	1 123 245	252 000
Annen godtgjørelse	3 999	
Pensjonsbetalinger	160 719	

Note 2 - Varekostnad

Denne posten fremkommer av følgende kostnadselementer:

Kostnadselement	2013	2012
Faktisk gjennomført periodisk vedlikehold SL79	40 322 170	14 138 188
Endring i avsetning i 2013/2012 SL79	-15 071 722	9 858 752
<i>Avsetning periodisk vedlikehold SL79</i>	25 250 448	23 996 940
Faktisk gjennomført periodisert vedlikehold SL95	77 256 215	32 615 817
Endring i avsetning i 2013/2012 SL95	-35 536 067	7 922 923
<i>Avsetning periodisk vedlikehold SL95</i>	41 720 148	40 538 740
Faktisk gjennomført periodisk vedlikehold MX3000	30 215 950	33 795 365
Endring i avsetning i 2013/2012 MX3000	66 357 266	59 965 047
<i>Avsetning periodisk vedlikehold MX3000</i>	96 573 216	93 760 412
Sum	163 543 812	158 296 092

Samlede avsetninger til periodisk vedlikehold var i 2013 på kr 163,5 mill, mens beløp trukket av fondet til betaling av periodisk vedlikehold endte på kr 147,8 mill, mot kr 80,5 mill i 2012.

Note 3 - Nærstående parter

Oslo Vognselskap AS er 100% eiet av Oslo Kommune, som også eier 60% av Ruter AS. Oslo Vognselskap sin utleievirksomhet til Ruter AS ansees derfor som leieforhold mellom nærstående, og alle inntekter er fra nærstående partnere. Prisingen av Oslo Vognselskap AS sine tjenester søkes etablert etter prinsippene om armlengdes avstand, jfr. Skatteloven §13-1 og forskrift av 7 desember 2007 om dokumentasjon av prisfastsettelse ved kontrollerte transaksjoner og overføringer.

Noter 2013

Note 4 - Anleggsmidler

	Inventar	Maskiner og anlegg	Prosjekter i arbeid	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2013	300 072	5 349 162 299	504 424 953	5 853 887 324
Tilgang 2013	111 864	950 327 289	462 407 960	1 412 847 113
Avgang 2013			-950 327 289	-950 327 289
Anskaffelseskost 31.12.2013	411 936	6 299 489 588	16 505 624	6 316 407 147
Akk. avskrivninger 01.01.2013	-207 205	-1 357 099 627		-1 357 306 832
Ordinære avskrivninger 2013	-74 205	-186 413 938		-186 488 143
Tilbakeførte avskrivninger 2013				
Akk. avskrivninger 31.12.2013	-281 410	-1 543 513 565		-1 543 794 975
Bokført verdi 31.12.2013	130 526	4 755 976 023	16 505 624	4 772 612 171

Avskrivningstid for inventar er 5 år
Avskrivningstid for maskiner og anlegg er 25 - 30 år

Materiellkategori	Bokført verdi 31.12.2013	Bokført verdi 31.12.2012	Gjenværende levetid
SL79 inkl Oppgradering750V	9 583 316	17 318 152	1 - 13 år
SL95	376 875 998	399 458 444	16 - 21 år
MX3000	4 369 516 709	3 575 286 076	23 - 30 år
Sum	4 755 976 023	3 992 062 672	

Note 5 - Annen driftskostnad

	2013	2012
Konsulentbistand **)	7 700 012	5 456 440
Avsetning for Trikk 166	708 482	0
Midlertidig oppgjør brannskade MX3000	-1 923 100	5 893 000
Husleie	1 306 318	959 384
Frakt	22 781	14 044
Øvrig kontorhold *)	1 552 355	816 058
Sum driftskostnader	9 366 848	13 138 926

*) Dekker kontorkostnader, serviceavtaler, rekvisita, telefonkostnader, datakostnader, reisekostnader, kurs og møtekostnader.

1 923 100 er utbetalt fra forsikringselskap på oppgjør for brannskader MX fra 2012.

Noter 2013

**)Honorar til revisor er fordelt på:

Avtalt honorar for lovpålagt revisjon	255 000
Honorar for utvidet finansiell revisjon	107 600
Skatterådgivning	124 400
Andre tjenester utenfor revisjonen	348 300
Sum honorar til revisor	835 300

Honorarene er angitt eks mva.

Note 6 - Skattekostnad

Årets skattekostnad fordeler seg på:	2013	2012
Betalbar skatt		0
Endring i utsatt skatt i balanse	6 700 944	62 109 104
Endring i utsatt skatt ført mot egenkapital	711 799	-50 818 806
Sum skattekostnad	7 412 743	11 290 298

Beregning av årets skattegrunnlag:

Resultat før skattekostnad	37 332 035	39 737 178
Permanente forskjeller *)	-2 631 108	585 315
Endring i midlertidige forskjeller	-351 902 941	-223 078 888
Benyttet fremførbart underskudd	317 202 014	182 756 395
Årets skattegrunnlag	0	0

Betalbar skatt (28%) av årets skattegrunnlag 0

Oversikt over midlertidige forskjeller:	31.12.2013	31.12.2012
Leasing	0	56 846 119
Anleggsmidler	2 430 287 954	1 978 475 332
Fordringer	79 547 546	60 038 506
Avsetning etter god regnskapsskikk	-504 227 102	-488 477 625
Pensjoner	-6 706 476	-4 343 954
Fremførbart underskudd	-1 697 370 493	-1 335 707 875
Sum	301 531 429	266 830 503
27 % utsatt skatt/utsatt skattefordel fra 2013	81 413 485	74 712 541

Forklaring til hvorfor endring utsatt skatt ikke utgjør årets skattekostnad;

Årets skattekostnad	7 412 743
Endring utsatt skatt ført mot egenkapitalen	-711 799
Endring utsatt skatt i balansen	6 700 944

Forklaring til hvorfor årets skattekostnad ikke utgjør 27 % av resultat før skatt:

28 % skatt av resultat før skatt	10 452 969
Effekt på utsatt skatt pr 31.12 pga.endring i skattesats	-3 015 314
Ikke fradragsberettigede kostnader	-736 710
Endring utsatt skatt ført mot egenkapital	711 799
Beregnet skattekostnad	7 412 744

Effektiv skattesats **) 18,7 %

Noter 2013

Note 7 – Egenkapital

	Aksjekapital	Overskursfond	Vognanskaffelsesfond	Sum Egenkapital
31.12.2012	288 150 000	229 850 000	323 020 381	841 020 381
Endring i EK *)			-41 800 707	-41 800 707
01.01.2013	288 150 000	229 850 000	281 219 674	799 219 674
Estimatavvik pensjoner			-1 924 495	-1 924 495
Årets resultat			29 919 292	29 919 292
31.12.2013	288 150 000	229 850 000	309 214 471	827 214 471

*) Korreksjon av utsatt skatt 2012 jfr note 17

Note 8 - Bankinnskudd, kontanter o.l.

Bundne bankinnskudd er skattetrekkinnnskudd og utgjør pr 31.12. i år kr 701 107

Note 9 - Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapital i Oslo Vognselskap AS pr 31.12.2013 består av følgende aksjeklasser.

	Antall	Pålydende	Balanseført
Aksjer, ordinære	288 150	1000	288 150 000

Eierstruktur	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel
Oslo Kommune	288 150	100%	100%

Danske Bank har på vegne av Oslo Vognselskap stilt en husleiegaranti på kr 179 550 ovenfor utleier.

Noter 2013

Note 10 - Pensjonsforpliktelser

Selskapet har plikt til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

Pensjonsordningen omfatter ni yrkesaktive per 31.12.2013 (syv yrkesaktive per 31.12.2012). Det er ingen pensjonister i ordningen.

Periodens pensjonskostnad	2013	2012
Årets pensjonsopptjening	1 326 027	2 167 070
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	444 567	372 638
Avkastning på pensjonsmidler	-256 200	-267 391
Administrasjonskostnader	41 989	104 438
Netto pensjonskostnad inkl. aga	1 556 383	2 376 755

Balanseført forpliktelse	31.12.2013	31.12.2012
Nåverdi opptjent pensjonsforpliktelse	14 856 476	10 443 954
Virkelig verdi pensjonsmidler	-8 150 000	-6 100 000
Netto pensjonsforpliktelse inkl. aga	6 706 476	4 343 954

Endringer i netto pensjonsforpliktelse	31.12.2013	31.12.2012
Netto pensjonsforpliktelse per 1.1	4 343 954	4 438 951
Resultatført pensjonskostnad	1 556 383	2 376 755
Innbetalt premie	-1 830 154	-1 899 394
Estimatavvik ført mot egenkapitalen	2 636 293	-572 358
Netto pensjonsforpliktelse per 31.12 inkl. aga	6 706 476	4 343 954

Økonomiske forutsetninger	31.12.2013	31.12.2012
Diskonteringsrente	4,10 %	4,20 %
Forventet avkastning pensjonsmidler	4,10 %	3,60 %
Forventet årlig lønnsvekst	3,50 %	3,00 %
Forventet årlig regulering av pensjoner under utbetaling	2,72 %	2,23 %
Årlig forventet G-regulering	3,50 %	3,00 %

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.

Noter 2013

Note 11 - Andre avsetninger for forpliktelser

Avsetning	31.12.2013	31.12.2012
SL95	69 346 642	104 882 709
SL79	53 917 780	68 989 502
MX3000	380 962 679	314 605 413
Sum periodisk vedlikehold	504 227 101	488 477 624

Oslo Vognselskap AS har som prinsipp å foreta avsetninger til fremtidig vedlikehold basert på estimerte vedlikeholdskostnader og antall kjørte vognkilometer.

Note 12 - Annen langsiktig gjeld

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt 2013:

	31.12.2013	31.12.2012
Gjeld Oslo Kommune	3 571 145 509	3 110 371 508
Leasing gjeld	0	0
Lån Akershus Fylkeskommune	216 000 000	224 000 000
Sum	3 787 145 509	3 334 371 508

Avdragsprofil:

Selskapet har i 2013 blitt tilført 575 MNOK fra Oslo kommune som del av finansieringen av opsjon 3 på 32 stk MX moduler. Til delfinansiering av opsjon 3 i 2014 har selskapet i februar 2014 fått tilført 245 MNOK fra Oslo kommune. Avdrag på kjente låneopptak er inkludert i tabellen under.

År	Avdrag Oslo Kommune	Avdrag Akershus Fylkeskommune
2014	133 392 667	8 000 000
2015	141 559 334	8 000 000
2016	141 559 334	8 000 000
2017	141 559 334	8 000 000
2018	141 559 334	8 000 000
Deretter	2 871 515 507	176 000 000
Sum	3 571 145 509	216 000 000

Nærmere om låneporteføljen:

Gjeld til Oslo kommune (gjelder nye t-banvogner):

MX-vognene er vedtatt anskaffet og finansiert gjennom vedtak i bystyret i Oslo kommune. De første 99 vognene er finansiert gjennom tilskudd fra Oslo kommune på 125,4 MNOK og låneopptak hos Oslo

Noter 2013

kommune på 534,8 MNOK (fordelt på to transjer av hhv 438,9 MNOK og 95,88 MNOK). Etter bortfall av Oslopakke 2-midler er det også innvilget et lån på 362 MNOK til å finansiere denne anskaffelsen.

De neste 90 vognene (opsjon 1) er finansiert gjennom lån fra Oslo kommune på til sammen 1,1 mrd NOK.

De påfølgende 60 vognene (opsjon 2) er finansiert gjennom låneopptak hos hhv Oslo kommune og Akershus Fylkeskommune på til sammen 1,015 mrd NOK.

De siste 96 vognene (opsjon 3) er finansiert gjennom låneopptak på til sammen 1,475 mrd NOK hos Oslo kommune.

Pantstillelser og garantier:

Etter utkjøpet av leasingkontrakt nr 701 er garantierklæring datert 28.07.2003 returnert Oslo kommune. Oslo kommune har bekreftet at de vil stille denne til disposisjon for Oslo Vognselskap ved behov. Garantierklæringen lyder på kr 300 mill og er tidbegrenset til å gjelde inntil 20 år.

Note 13 - Inngåtte forpliktelser

Selskapet har inngått kontrakt om levering av T-banevogner med Siemens AG/Siemens AS. Kontrakten er inngått i Euro. Pr 31.12.2013 er gjenværende utbetalinger på 30,2 MEUR (eks. mva på norsk andel). Selskapet har sikret fremtidige betalinger som følger:

31.12.2013	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
2014	29,9	0,3	30,2	99%	1%	100%
Sum	29,9	0,3	30,2	99%	1%	100%

Note 14 - Agio

For 2013 er selskapets terminkontrakter behandlet som regnskapsmessig sikring av betalinger i forbindelse med leveranse av t-banevogner.

Noter 2013

Note 15 - Finansielle risikoforhold

Valutarisiko

Selskapet er eksponert for valutaendringer ved kjøp av nye t-banvogner. Anskaffelseskontrakten er priset i Euro. Kontrakten vedrørende anskaffelsen av nye t-banvogner inklusive opsjon 1, 2 og 3 er totalt på 624 MEUR (eks mva på norsk andel).

Per 31.12.2013 gjenstår 30,2 MEUR (eks mva på norsk andel) å betale. Av dette beløpet er 29,9 MEUR sikret til en gjennomsnittlig terminkurs på 8,3015. Per 31.12.2013 er det en positiv markedsverdi på 2,7 MNOK på gjenstående terminkontrakter, eller i hht nedenstående tabell:

Payment milestones according to the contract	Beløp i EUR	Sikringskurs	Markedsverdi i		
			NOK	NOK	Forfall
Opsjon 3					
Metro Car module 107	3 322 995	8,2701	27 481 501	333 307	02.01.2014
Metro Car module 108	3 322 995	8,2756	27 499 777	329 509	17.01.2014
Metro Car module 109	3 322 995	8,2819	27 520 712	326 129	03.02.2014
Metro Car module 110	3 322 995	8,2970	27 570 890	291 210	18.02.2014
Metro Car module 111	3 322 995	8,3031	27 591 160	287 242	06.03.2014
Metro Car module 112	3 322 995	8,3088	27 610 101	283 895	21.03.2014
Metro Car module 113	3 322 995	8,3150	27 630 703	281 014	07.04.2014
Metro Car module 114	3 322 995	8,3255	27 665 595	277 591	07.05.2014
Metro Car module 115	3 322 995	8,3365	27 702 148	271 170	06.06.2014
Total	29 906 955	8,3015	248 272 587	2 681 067	

Renterisiko

Selskapet har betydelig gjeld i forbindelse med materiellanskaffelser. Det gir stor grad av eksponering i forhold til endringer i det innenlandske rentenivået. Selskapet har ved inngåelse av en rente tilleggsavtale med Oslo kommune, virkning fra 1.1.2014, oppnådd å redusere renterisikoen ved at durasjonen er økt og datoavhengigheten ved rentefastsettelse er redusert.

Likviditetsrisiko

Manglende innbetaling av vognleie kan utgjøre en likviditetsrisiko. Underestimerte fremtidige vedlikeholdskostnader kan også være en kilde til svekket likviditet i fremtiden.

Markedsrisiko

Endringer i fradragsretten for renter på gjeld i forhold mellom nærstående trådte i kraft fra 1.1.2014.

Selv om selskapet har et stort fremførbart underskudd, vil tidspunktet fra når overskudd kommer til beskatning fremskyndes som følge av denne endringen i skatteloven.

Noter 2013

Selskapet har beregnet effekten av gjeldende skatteregime, herunder nye regler for gjeldsrenter. Estimaten som er utarbeidet viser at selskapet ikke vil komme i skatteposisjon de nærmeste årene.

Som nevnt har selskapet stor innlåning fra Oslo kommune. Finansiering gjennom eier kan således gi utfordringer som det arbeides med sikringstiltak for å kunne møte.

Oslo Vognselskaps modell for beregning av vognleie bygger på prinsippet om "armlengdes avstand", jfr. Skattelovens §13-1, som regulerer prising i forhold mellom nærstående, og har vært praktisert med virkning fra 2008.

Kostnad knyttet til periodisk vedlikehold er basert på estimerte størrelser knyttet til forbruk av innsatsfaktorer og forventet prisutvikling. Det kan oppstå betydelige avvik mellom avsetningens størrelse og faktiske kostnader ved gjennomføringen av de gamle vedlikeholdsoppgavene som avsetningene har skjedd til. Avvik på estimerte kostnader dekkes gjennom fremtidige vedlikeholdskostnader. Dette avviket representerer en markedsrisiko.

Note 16 - Annen finanskostnad

	2013	2012
Finansinntekter		
Renteinntekt bank	20 921 303	17 528 484
Annen finansinntekt	86 591 444	61 029 808
Sum finansinntekter	107 512 747	78 558 292
Finanskostnader		
Rentekostnad langsiktig lån	117 902 961	121 532 640
Annen finanskostnad	88 961 452	63 520 364
Terminering av sikring *)	49 044 245	
Sum finanskostnader	255 908 659	185 053 004
NETTO FINANSPOSTER	(148 395 912)	(106 494 712)

*) For å redusere renterisikoen på nåværende portefølje av lån fra Oslo kommune har selskapet inngått en tilleggsavtale med kommunen slik at fremtidige rentereguleringer vil skje den 01.01 det angjeldende år og da til ny rente som fastsettes som det foregående års gjennomsnittlige 10 års SWAP rente. Rentebindingsperioden vil være 10 år ad gangen. Som en konsekvens av dette er alle rentesikringsavtaler reversert da de har tapt sin sikringsfunksjon.

Note 17 – Skattekorrigerings

Pr 01.01.2013 er det gjort en korrigerings av egenkapital fra 31.12.2012 på kr 41 800 707. Korreksjonen knytter seg til leasingkontrakter som tidligere har blitt behandlet ulikt i årsregnskap og ligningspapirer. I årsregnskapet for 2012 ble deler av effekten tatt inn med kr 9 418 688. Denne effekten skulle vært totalt kr 51 219 395, og resterende effekt er ført som en korreksjon av IB egenkapital pr 01.01.2013 på samme måte som den opprinnelige korreksjonen. Sammenligningstall i balansen er justert.

Til generalforsamlingen i
Oslo Vognselskap AS

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Oslo Vognselskap AS, som består av balanse per 31. desember 2013, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styrets 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 regnskapsestimatene utarbeidet 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 for Oslo Vognselskap AS avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2013 og av dets resultater og kontantstrømmer 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 disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og 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 styret og daglig leder har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 25. mars 2014
ERNST & YOUNG AS



Kjetil Andersen
statsautorisert revisor