

Revisjon av tilleggsavtaler Covid-19

Go-Ahead Norge AS

Avtaleperiode 01. januar -
30. juni 2022

06.09.2023

The EY logo is positioned in the bottom right corner of the page. It consists of the letters 'EY' in a bold, white, sans-serif font. A yellow triangle is placed above the 'Y'.

Building a better
working world



Disclaimer

Vår gjennomgang og kontroll er av rådgivende art og utgjør ikke noen revisjon eller annen form for sikkerhet som definert av styret i Den norske Revisorforening. Vi gir følgelig ikke uttrykk for noen form for sikkerhet i regnskapsspørsmål, om regnskaper eller annen finansiell informasjon.

Ingen av tjenestene utgjør noen juridisk oppfatning eller noe juridisk råd.

Vår rapport kan kun brukes i forbindelse med kontroller av den leverandør som inngår i rapporten og skal ikke distribueres til andre parter eller brukes i noen annen sammenheng uten vårt skriftlige forhåndssamtykke.

Med vennlig hilsen

Ernst & Young AS

Kontaktperson EY

Kjersti Haukom Syvertsen, Partner

Mobil: 975 33 603

kjersti.syvertsen@no.ey.com



Innledning

Bakgrunn

Situasjonen med Covid-19 har medført en rekke støtteordninger fra staten til forskjellige mottakere, så også innenfor jernbanetrafikken. Det er gjennom Jernbanedirektoratet bevilget midler i støtte til persontogoperatørene. Støtten er bevilget gjennom tilleggsavtaler med de ulike togoperatørene og disse tilleggsavtalene stiller krav til sluttrapportering, og at denne er revidert av togoperatørenes valgte revisor.

Ved avtalenes utløp har Jernbanedirektoratet behov for å kontrollere at togoperatørene har fulgt de krav og retningslinjer som er beskrevet i tilleggsavtalene for å bekrefte at de er berettiget støtten. Jernbanedirektoratet har inngått en avtale med EY for å gjennomføre revisjon av avtalenes krav.

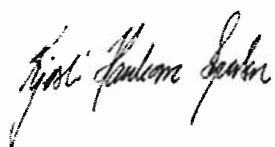
Formål

Formålet med revisjonen er å gjennomføre nødvendige kontroller og handlinger for å sikre at togoperatøren har fulgt de avtalte krav og retningslinjer. Det vil blant annet omfatte gjennomgang av rapporterte regnskapstall, kartlegging av hvilke andre støtteordninger som eksisterer, hvilke ordninger de ulike togoperatørene har søkt på og status på disse, samt gjennomgang av de gjennomførte kostnadsreducerende og inntektssikrende tiltak togoperatørene har utført.

Tilleggsavtalene har bestemmelser for blant annet hva som skal rapporteres til Jernbanedirektoratet, krav til revisjon fra togoperatørenes revisor og andre føringer til togoperatørenes tiltak for inntektssikring og kostnadsreduksjon i perioden. Gjennomgangen av de ulike togoperatørenes rapportering er utformet basert på de ulike avtalenes spesifikke krav og retningslinjer.

Anbefalinger

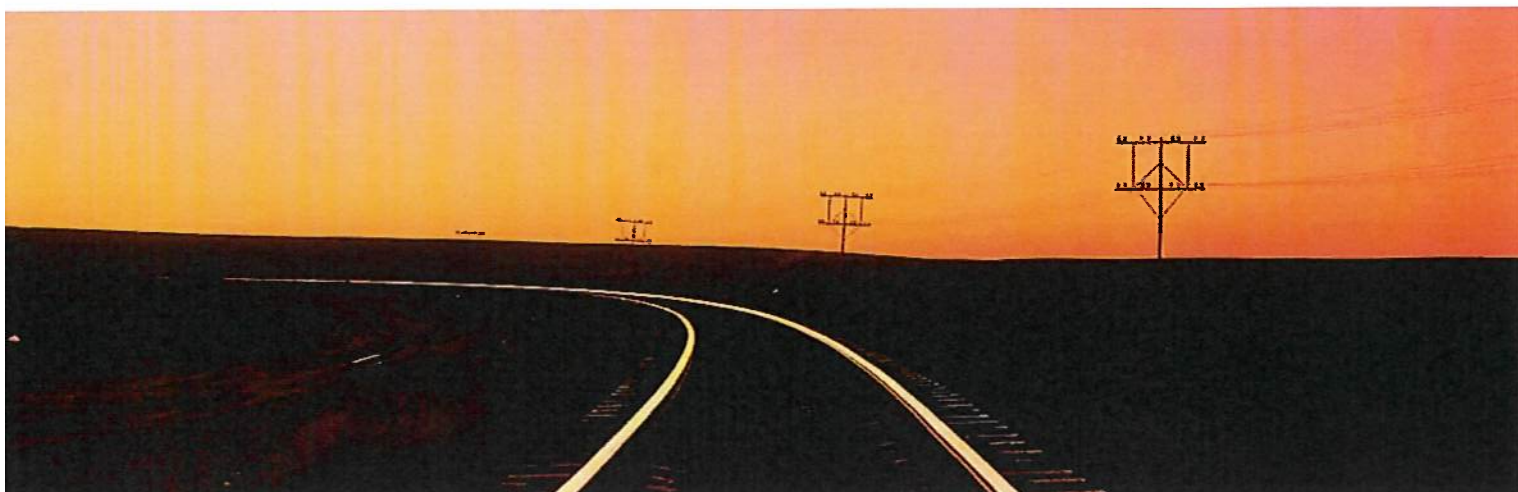
Vi har oppsummert funn og anbefalinger i rapporten. Selskapet må selv vurdere oppfølging av de funn og anbefalinger som nevnes i rapporten.



Kjersti Haukom Syversten
Partner

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	4
2	Vår tilnærming	6
	2.1 Angrepsvinkel og omfang	6
	2.2 Gjennomføring	6
	2.3 Avgrensninger	6
3	Våre observasjoner og anbefalte tiltak	7
	3.1 Krav til rapportering	8
	3.1.1 Rapportering av regnskapstall	8
	3.1.2 Opplysning om støtteordninger	10
	3.1.3 Rapportering av konserninterne kjøp og salg	11
	3.2 Krav om inntektssikring og kostnadsbesparelser	12
	3.3 Krav til revisjon	13
	3.3.1 Krav til revisjon av inntekter	13
	3.3.2 Krav til revisjon av kostnader	15
	3.3.3 Revisors funn	17
	Vedlegg 1 - Regjeringens tiltakspakker	22
	Vedlegg 2 - ISRS 4400	24
	Vedlegg 3 - Regnskapsrapportering	29
	Vedlegg 4 - Kontrollberegning av tilleggsvederlag	30





1 Sammendrag (1:2)

1. Funn og anbefalinger

Tilleggsavtale Covid-19 til Trafikkavtalen 2019-2027 mellom Go-Ahead Norge AS og Jernbanedirektoratet stiller krav til rapportering og økonomiske tiltak for Go-Ahead Norge AS i avtaleperioden.

Revisjonen har identifisert tilleggsavtalens relevante krav og foretatt en vurdering av hvorvidt Go-Ahead Norge AS har etterlevd disse kravene. Vurderingen er foretatt basert på observasjoner i form av mottatt dokumentasjon og samtaler med Go-Ahead Norge AS. Under følger et sammendrag av revisjonens funn og anbefalinger.

Revisjonen anbefaler at Jernbanedirektoratet vurderer om det ikke-korrigerede avviket i ISRS 4400 erklæringer på 92.5 TNOK i for lavt rapporterte kostnader er på et akseptabelt nivå. Videre anbefaler revisjonen at nettoeffekten på 85 TNOK i for lavt utbetalt tilleggsvederlag vurderes for etterjustering av tilleggsvederlaget sett i sammenheng med hele perioden med tilleggsavtaler under ett. Ref. rapportens avsnitt 3.3.3

På oppfordring fra Jernbanedirektoratet har revisjonen foretatt en kontrollberegning av vederlaget som er utbetalt i forbindelse med tilleggsavtalen for 2021 og 2022. Kontrollberegningen viser at det i 2021 ble betalt 1.5 MNOK for lite og i 2022 ble det betalt 5.6 MNOK for lite i vederlag, ref avsnitt 3.1.1. Revisjonen anbefaler Jernbanedirektoratet å følge opp differansen og vurdere det for etterjustering av tilleggsvederlaget. Tilleggsvederlaget for 2020 ble behandlet av Jernbanedirektoratet etter rapporter for 2020 ble avsluttet.

Utover de nevnte forhold over er revisjonens vurdering at det ikke er identifisert øvrige forhold som tilsier at de identifiserte krav i tilleggsavtalen ikke er etterlevd av Go Ahead Norge AS.



1 Sammen drag (2:2)

2. Avsetninger til oppfølging

I henhold til avsnitt 3.1.1 er det et krav i tilleggsavtalen at avsatte inntekter og kostnader skal avregnes mot faktiske inntekter og kostnader i perioden. Dersom det er kostnader/inntekter som på grunn av eksisterende samarbeid med andre aktører først avregnes senere enn 90 dager etter avtaleopphør, skal det gjennomføres en etterjustering av vederlaget for Tilleggsavtalen når resultatet av slik avregning blir kjent. Go-Ahead Norge AS har i sin regnskapsrapportering pr. 30.06.22 avsatte kostnader på til sammen 99.4 MNOK. Revisjonen får bekreftet at per medio mars 2023 har togoperatøren ingen gjenværende avsatte kostnader. Togoperatøren opplyser om at avregningseffekter er korrigert i tilsendt regnskap til Jernbanedirektoratet.



2 Vår tilnærming

2.1 Angrepsvinkel og omfang

Revisjonen baserer seg på dokumentasjon mottatt av Jernbanedirektoratet og Go-Ahead Norge AS (heretter togoperatøren). I tillegg er det foretatt møter og avklaringer med togoperatøren og deres revisor ved behov. Tilleggsavtalen mellom Jernbanedirektoratet og togoperatøren stiller krav til rapportering, revisorattestasjon av rapporteringen og øvrige føringer til togoperatørens økonomiske tiltak i avtaleperioden. Revisjonen baserer seg på de identifiserte krav og retningslinjer som er beskrevet i tilleggsavtalen med togoperatøren.

Revisjonen er gjennomført med fokus på de forhold som knytter seg til finansiell rapportering og økonomiske tiltak. Det er ikke tatt stilling til driftsmessige forhold som blant annet krav om opprettholdelse av togavganger eller lignende.

2.2 Gjennomføring

Togoperatøren har mottatt støtte for perioden 01. januar til 30. juni 2022 og har i tråd med avtale levert regnskapsrapportering og revisorattestasjon til Jernbanedirektoratet. Kravene og retningslinjene i tilleggsavtalen er vurdert opp mot mottatt rapportering og tilhørende revisorattestasjon.

Vi vil i det påfølgende kapittelet beskrive avtalens krav, våre observasjoner og eventuelle anbefalte tiltak. Identifiserte krav er merket med henvisning til tilleggsavtalens bilag og avsnitt.

2.3 Avgrensninger

Denne rapporten beskriver de aktuelle forhold knyttet til tilleggsavtalen «Tilleggsavtale Covid-19» til «Trafikkavtalen mellom Go-Ahead Norge AS og Jernbanedirektoratet», gjeldende fra 01. januar til og med 30. juni 2022.

EYs rapport bygger på dokumentasjon og informasjon mottatt i perioden november 2022 til juni 2023. Rapporten er utarbeidet på grunnlag av de opplysninger som er gitt og den dokumentasjon som har vært gjort tilgjengelig for EY.

EY fraskriver seg ethvert ansvar for mulige feil eller utelatelser som følge av at EY har mottatt uriktige eller ufullstendige opplysninger eller dokumentasjon. Det gjelder både dokumentasjon fra Jernbanedirektoratet og togoperatøren.



3 Våre observasjoner og anbefalte tiltak

3.1 Krav til rapportering

3.1.1 Rapportering av regnskapstall (1:2)

Krav til togoperatørens rapportering av regnskapstall – Tilleggsavtalens bilag B - 1.3	
Krav	Avtalens beskrivelse
1.	«Leverandøren plikter å utlevere regnskapstall periodisert per kalendermåned eller del av kalendermåned for hele tilleggsavtalens løpetid innen 90 dager etter tilleggsavtalens opphør.» «Regnskapstallene skal fordeles per togprodukt...»
2.	«Regnskapstallene skal (...) være i henhold til bilag L Metode for periodisering»
3.	«I avregningen skal de avsatte kostnadene avregnes mot faktiske kostnader som er mottatt etter regnskapsavslutning for den aktuelle perioden.»

Observasjoner

Med hensyn til krav 1 over har togoperatøren utlevert regnskapstall periodisert per kalendermåned for hele avtaleperioden og fordelt på flere togprodukt. Tilleggsavtalen opphørte 30. juni 2022. Av korrespondanse på e-post mellom Jernbanedirektoratet og togoperatøren som EY har fått tilgang til synes rapporteringen å være i Jernbanedirektoratets hende innen avtalt frist.

Med hensyn på krav 2 over henviser vi til krav om revisjon beskrevet i avsnitt 3.3

Krav 3 beskrevet over synes ikke å være et forhold togoperatøren plikter å opplyse om i sin rapportering, men heller et krav om behandling av regnskapstall i rapporteringen. Revisjonen har hatt samtaler med togoperatøren for å kartlegge togoperatørens etterlevelse av kravet. Etter samtale med togoperatør kan de bekrefte at det har blitt laget en oversikt over alle avsetninger etter endt periode som ikke er avregnet. Togoperatør har i sin regnskapsrapportering pr. 30.06.22 avsatte kostnader på til sammen 99.1 MNOK. Revisjonen får bekreftet at per medio mars 2023 har togoperatøren ingen gjenværende avsatte kostnader som ikke er avregnet. Togoperatøren bekrefter at de har korrigert for avsetningseffekter i regnskap til Jernbanedirektoratet.

Med hensyn til regnskapsrapporteringen har Jernbanedirektoratet opplyst at inntekter og kostnader fra avganger utover bestilt produksjon ikke skal være en del av det rapporterte regnskapet fra togoperatøren. Revisjonen har i forbindelse med mottatt rapportering forespurt togoperatør hvor vidt inntekter og kostnader knyttet til avganger utover bestilt produksjon er medtatt i det rapporterte regnskapet. Togoperatøren opplyser at det er kjørt tre flere ekstra avganger i forbindelse med fotballkamp. Dette er avtalt med Jernbanedirektoratet i etterkant.

Vurderinger

Etter revisjonens vurdering er det ikke avdekket forhold som tilsier manglende etterlevelse av kravene beskrevet over.

Anbefaling

N/a

3.1 Krav til rapportering

3.1.1 Rapportering av regnskapstall (2:2)

Krav til togoperatørens rapportering av regnskapstall – Tilleggsavtalenes bilag B – 1.2	
Krav	Avtalens beskrivelse
1.	«Oppdragsgiver kan avregne eventuelle merutbetalinger knyttet til Tilleggsavtalen mot ordinære vederlagsutbetalinger i Trafikkavtalen som foretas etter Tilleggsavtalens opphør»

Observasjoner

Med hensyn til krav 1 over har revisjonen utført en kontrollberegning av vederlaget basert på mottatt regnskap fra togoperatør. For å fange opp eventuelle justeringer, er kontrollberegningen gjort samlet for tilleggsavtalene 2021 og 2022. Beregningen ble gjort med formel spesifisert i bilag B, punkt 1. I revisjonens kontrollberegning ble det funnet at vederlaget var 1.5 MNOK for lite i 2021 og 5.6 MNOK for lite i 2022, se vedlegg 4.

Vederlaget for 2020 ble behandlet av Jernbanedirektoratet etter rapporter for 2020 ble avsluttet.

Vurderinger

I følge kontrollberegningen til revisjonen er det utbetalt 7.1 MNOK for lite i tilleggsvederlag totalt for 2021 og 2022 samlet.

Anbefaling

Revisjonen anbefaler at Jernbanedirektoratet følger opp differansen og vurderer etterjustering av tilleggsvederlaget.

3.1 Krav til rapportering

3.1.2 Opplysning om støtteordninger

Krav til togoperatørens opplysning om støtteordninger – Tilleggsavtalens bilag B – 1	
Krav	Avtalens beskrivelse
1.	«Leverandør har ansvaret for å (...) søke på alle relevante offentlige støtteordninger knyttet til koronaviruset»
2.	«Leverandøren plikter videre å opplyse hvilke andre statlige støtteordninger knyttet til koronaviruset som er omsøkt og hvilke støtte som er mottatt»

Revisjonens grunnlag for vurdering av relevante støtteordninger

Revisjonen har ved vurdering av relevante støtteordninger lagt til grunn regjeringens tiltakspakker som oppsummert av Skatteetaten på deres nettsider, samt Skatteetatens lettelser på sanksjoner og praktisering av reglene. Se vedlegg 1 for en oppsummering av Skatteetatens liste over tiltakspakker og lettelser som er lagt til grunn for vurderingen.

Av tiltak med påvirkning på rapporterte regnskapstall har revisjonen vurdert at følgende tiltak er aktuelle for togoperatøren.

- Kompensasjonsordningen
- Lønnstøtteordning

Observasjoner

Med hensyn til krav 1 får revisjonen opplyst av økonomisjef hos togoperatør at de har foretatt en vurdering av at de ikke oppfyller kravet kompensasjonsordning stiller til omsetningsfall, og revisjonen har påsett denne vurderingen. Togoperatør må ha minst 30% omsetningsfall for perioden januar til februar sett mot sammenligningsperioden i 2019. Selskapet har av denne grunn ikke søkt på kompensasjonsordning i 2022. Revisjonen har bekreftet dette ved søk i Brønnøysunds register over selskap som har mottatt støtte. Togoperatør opplyser videre at de har foretatt en vurdering av om de oppfyller kravene til lønnsstøtteordning og ettersom de ikke har hatt permitteringer er de ikke berettiget støtte fra ordningen.

I lys av krav 2 har togoperatøren ikke opplyst om omsøkte ordninger i mottatt rapportering. Revisjonen har i samtaler med togoperatøren fått opplyst at det ikke er søkt på andre statlige støtteordninger knyttet til koronaviruset. Revisjonen har undersøkt Skatteetatens oversikt over statlige støtteordninger uten å identifisere andre relevante ordninger enn de nevnte ordninger over. Se vedlegg 1 for utdrag av Skatteetatens oversikt.

Vurderinger

Etter revisjonens vurdering er det ikke avdekket forhold som tilsier manglende etterlevelse av kravene beskrevet over.

Anbefaling

N/a

3.1 Krav til rapportering

3.1.3 Rapportering av konserninterne kjøp og salg

Krav til togoperatørens opplysning om konserninterne kjøp og salg - Tilleggsavtalens bilag B - 1.3	
Krav	Avtalens beskrivelse
1.	<i>«Kostnader/inntekter fra konserninterne kjøp/salg skal fremlegges for Oppdragsgiver og grunnlag for beregning skal redegjøres for spesielt.»</i>
2.	<i>«Det skal kunne dokumenteres at beregningen er i henhold til gjeldene prinsipper for prising av varer og tjenester i konsernforhold.»</i>

Observasjoner

Med hensyn til krav 1 og 2 over observerer revisjonen at det ikke er fremlagt opplysninger om konserninterne kjøp og salg i togoperatørens rapportering. I samtaler med togoperatøren får revisjonen opplyst at alle konserninterne transaksjoner er forhold som er beregnet i henhold til konsernets prinsippnotat for internprising. Revisjonen får videre opplyst at togoperatør sine konserninterne kjøp i perioden består av IT-kostnader og garantikostnader fra Storbritannia og leie av regnskapsressurs fra Sverige.

Revisjonen har i tillegg til observasjoner vedrørende de nevnte krav over, forespurt togoperatøren hvorvidt det er forekommet noen vridning i fordeling av de konserninterne kostnadene i forbindelse med driften i avtaleperioden. Togoperatøren avkrefter at det forekommet noen slik vridning og at belastet andel av konsernselskaper ikke avviker fra normaldrift.

Vurderinger

Etter revisjonens vurdering er det ikke avdekket forhold som tilsier manglende etterlevelse av kravene beskrevet over.

Anbefaling

N/A

3.2 Krav om inntektssikring og kostnadsbesparelser

Krav til togoperatørens inntektssikring og kostnadsbesparelser – Tilleggsavtale pkt. 6 og bilag B – 1	
Krav	Avtalens beskrivelse
1.	«Leverandøren har ansvaret for å tjene inn trafikkinntekter og andre inntekter knyttet til leveransen (...) i den grad det er mulig»
2.	«Leverandøren skal utføre Leveransen så kostnadseffektivt som mulig.»
3.	«Leverandøren plikter å benytte alle muligheter for forsikringsutbetalinger som kan kompensere som kan kompensere tap eller utgifter.»

Observasjoner

Med hensyn til krav 1 over har revisjonen gjennomført samtaler med togoperatøren for å kartlegge hvilke tiltak som er gjennomført for å tjene inn trafikkinntekter og andre inntekter. togoperatøren opplyser at de i perioden har fulgt retningslinjer fra myndighetene, og dermed begrenset mulighet for å øke inntekter. De har gjennomført kontroller gjennom perioden for å sikre at de som reiser faktisk betaler.

Vedrørende krav 2 over opplyser togoperatør at produksjonen har vært nedjustert i tett dialog med Jernbanedirektoratet i tider hvor smittetrykket har vært høyt og restriksjonene strenge. En reduksjon i produksjon har derav ført til reduserte kilometeravhengige kostnader. Det har også under restriksjonene vært redusert aktivitet knyttet til markedsføringstiltak. Togoperatør opplyser videre at de også har gjort konkrete tiltak når det gjelder reduksjon av personellkostnader. Hovedfokuset til togoperatør har vært å redusere overtidskostnader, da dette tidvis har vært høyt. Dette gjør de ved å overvåke hver 14. dag hva status er på overtid og hvordan best fordele ressurser. Togoperatør også avviklet innleie av lokførere via byrå.

I lys av krav 3 over opplyser togoperatøren at de ikke har benyttet seg av forsikringer i tilknytning til Covid-19 siden togoperatøren ikke har relevante forsikringer som dekker pandemi.

Vurderinger

Etter revisjonens vurdering er det ikke avdekket forhold som tilsier manglende etterlevelse av kravene beskrevet over.

Anbefaling

N/A

3.3 Krav til revisjon

3.3.1 Krav til revisjon av inntekter (1:2)

Krav til revisjon av inntekter - Bilag L -1.1	
Krav	Avtalens beskrivelse
1.	«For inntekter skal revisor kontrollere og rekalkulere at Leverandøren har fulgt metodikken det er enighet om.»
2.	«Revisor skal gjennomføre cut-off testing av inntekter for avtaleperioden og påse at grunnlaget før fordeling er korrekt periodisert.»

Observasjoner

Revisjonen har mottatt revisorerklæring knyttet til avtaleperioden, utført av togoperatørens valgte revisor, se vedlegg 3. Revisorerklæringen er utført etter standarden ISRS 4400 Avtalte kontrollhandlinger. Revisjonen observerer at følgende handlinger er blitt gjennomført for inntekter i ISRS 4400 erklæringen:

2. For billettinntekter har vi utført følgende handlinger:
 - a. Vi har innhentet rapporter som selskapet har mottatt fra ENTUR som viser billettinntekter per måned, og kontrollert at billettinntektene per måned i Driftsregnskapet er i samsvar med rapportene fra ENTUR for den samme perioden.
 - b. For takstsamarbeidsinntekter har vi innhentet grunnlag for faktura til Kolumbus og kontrollert at inntekter pr måned i saldobalansen, som inngår i Driftsregnskapet, er i samsvar med fakturagrunnlag for den samme perioden.
3. For øvrige inntekter har vi kontrollert at inntektene inkludert i Driftsregnskapet er i samsvar med saldobalansen for hver enkelt måned.

For observasjoner og vurderinger knyttet til ISRS 4400 erklæringens funn se avsnitt 3.3.3.

Med hensyn til krav 1 over observerer revisjonen at tilleggsavtalens bilag L avsnitt 2 beskriver at «avsatte inntekter og kostnader skal avregnes mot faktiske kostnader og inntekter mottatt etter regnskapsavslutning for den aktuelle perioden.». Togoperatøren opplyser også at det for inntekter ikke forekommer slike avsetninger for inntekter foruten periodisering av billettinntekter fra periodebilletter fra ENTUR. Revisjonen observerer at det i ISRS 4400 erklæringens punkt 2a og 2b er beskrevet kontroll av periodisering av billettinntekter fra ENTUR og avstemming av takstsamarbeidsinntekter mot bokførte inntekter. Videre referer revisjonen til observasjoner i rapportens avsnitt 3.1.1

3.3 Krav til revisjon

3.3.1 Krav til revisjon av inntekter (2:2)

Observasjoner (fortsetter..)

Med hensyn til krav 2 over observerer revisjonen at det i ISRS 4400 erklæringens kontrollhandling 2a at de har innhentet rapporter som viser billettinntekter per måned, og kontrollert dette mot saldobalansen i driftsregnskapet. Videre, i punkt 2b så har revisor kontrollert fakturagrunnlag per måned til Kolumbus mot saldobalansen i driftsregnskapet. De har dermed kontrollert at billettinntekter stemmer ved periodeslutt. Videre observerer revisjonen at det ISRS 4400 erklæringens punkt 3 er foretatt kontroll av at driftsregnskapet er i samsvar med saldobalanse for hver måned.

I samtaler med togoperatøren opplyses det at det er foretatt avregning av periodens faktiske inntekter etter avtaleperiodens opphør, ref. revisjonens observasjoner i rapportens avsnitt 3.1.1.

Vurderinger

Etter revisjonens vurdering er det ikke avdekket forhold som tilsier manglende etterlevelse av kravene beskrevet over.

Anbefaling

N/A

3.3 Krav til revisjon

3.3.2 Krav til revisjon av kostnader

Krav til revisjon av kostnader – Bilag L -1.1	
Krav	Avtalens beskrivelse
1.	«For kostnader skal revisor vurdere om Leverandør har et korrekt estimat for perioden, herunder at Leverandør følger de regnskapsprinsipper Leverandør vanligvis benytter og at lineær fordeling er korrekt beregnet.»
2.	«Revisor skal gjennomføre cut-off testing av kostnader i perioden, og påse at grunnlaget for fordeling er korrekt periodisert.»

Observasjoner

Revisjonen har mottatt revisorerklæring knyttet til avtaleperioden utført av togoperatørens revisor, se vedlegg 3. Revisorerklæringen er utført etter standarden ISRS 4400 Avtalte kontrollhandlinger. Revisjonen observerer at følgende handlinger er blitt gjennomført for kostnader i ISRS 4400 erklæringen:

1. Revisor har gjennomført samtaler med selskapet med formål om å kartlegge prinsipper, forutsetninger og modeller for utarbeidelse av driftsregnskapet.

4. For kostnader har vi utført følgende handlinger:

- a. Vi har kontrollert avstemmingen av kostnader medtatt i Driftsregnskapet mot saldobalansen for de respektive månedene inkludert i Driftsregnskapet.*
- b. Vi har innhentet oversikt fra Go-Ahead Norge AS over avsetninger for energi, variabel lønn og kjøreveisavgift for januar, februar og juni, og kontrollert dette mot faktiske avregninger.*
- c. Vi har innhentet hovedbok for juni og juli 2022, og gjennomført stikkprøver for å kontrollere at kostnader er korrekt periodisert.*

5. Vi har kontrollert at regnskapslinjene i driftsregnskapet for offentlig kjøp er riktig summert.

For observasjoner og vurderinger knyttet til ISRS 4400 erklæringens funn se avsnitt 3.3.3.

Med hensyn til krav 1 over observeres det at det i ISRS 4400 erklæringens punkt 1 er foretatt en kartlegging av prinsipper, forutsetninger og modeller for driftsregnskapet rapportert til Jernbanedirektoratet. Med henvisning til avsnitt 3.3.3 punkt 1 bekrefter ISRS 4400 erklæringen at togoperatørens revisor gjennom samtaler med selskapet har fått opplyst at modeller og kalkyler tatt i bruk ved beregninger er utført i samsvar med Jernbanedirektoratets retningslinjer. Malen som er benyttet er i henhold til Trafikkavtalen for hver periode, med enkelte tillegg for periodisering og eliminering av kostnader.

3.3 Krav til revisjon

3.3.2 Krav til revisjon av kostnader

Observasjoner (fortsetter..)

Med hensyn til krav 2 observeres det i ISRS 4400 erklæringens punkt 4c at togoperatørens revisor har innhentet hovedbok for juni og juli 2022 og gjennomført stikkprøver for å kontrollere at kostnader er korrekt periodisert.

Det beskrives også i ISRS 4400 erklæringens punkt 4a at revisor har kontrollert avstemmingen av kostnader medtatt i driftsregnskapet mot saldobalansen for de respektive månedene i perioden for tilleggsavtalen.

Det opplyses også i samtaler med togoperatør at det er foretatt avregning av periodens kostnader etter avtaleperiodens opphør. Revisjonen referer her til det som står skrevet i avsnitt 3.1.1 krav 3.

Vurderinger

Etter revisjonens vurdering er det ikke avdekket forhold som tilsier manglende etterlevelse av kravene beskrevet over.

Anbefaling

N/A

3.3 Krav til revisjon

3.3.3 Revisors funn (1:4)

Observasjoner

Revisjonen har mottatt revisorerklæring knyttet til avtaleperioden utført av togoperatørens revisor. Revisorerklæringen er utført etter standarden ISRS 4400 Avtalte kontrollhandlinger. Revisjonen observerer at følgende funn er identifisert i ISRS 4400 erklæringen:

2. Med hensyn til punkt 2b) er vi informert om at inntekter fra Kolumbus er bokført på konto 11124 på budsjettsenter N3410 i saldobalansen. Ved avstemming av konto 11124 budsjettsenter N3410 mot fakturagrunnlag, har vi avdekket følgende avvik:

- Bokførte inntekter for mars 2022 er kr. 1.484.863 lavere enn det som fremkommer av fakturagrunnlag for mars 2022. Vi er informert om at kr. 1.479.405 av dette vedrører korrigerende av feil pris per reisende for perioden 1.10.21-31.12.21. Dette er korrigert i driftsregnskapet. Resterende avvik på kr. 5.458, er uforklart.
- Bokførte inntekter for juni 2022 er [redacted] høyere enn det som fremkommer av fakturagrunnlag for juni 2022. Vi er informert om at dette vedrører faktura for togbilletter til militært personell for perioden 1. januar til 30. juni 2022.

3. Vi har avstemt sum inntekter i Driftsregnskap mot saldobalansen for hver enkelt måned, og har avdekket følgende avvik:

	Øvrige inntekter iht. i driftsregnskap	Øvrige inntekter iht. SB	Avvik driftsregnskap mot saldobalanse
Januar			
Februar			
Mars			
April			
Mai			
Juni			
Sum			0

- Gjennom våre kontrollhandlinger har vi blitt gjort oppmerksom på at Go-Ahead, i driftsregnskapet og saldobalansen for 2022, har inkludert inntekt fra Forsvaret med [redacted] som ble fakturert i juni 2022, for perioden 1. januar 2022 til 30. juni 2022.

3.3 Krav til revisjon

3.3.3 Revisors funn (2:4)

4. Med hensyn til punkt 4a) gjør vi oppmerksom på følgende:

- Vi har kontrollert sum kostnader i saldobalansen (ekskludert konto 21596 og 21513 som er knyttet til [REDACTED]) for hver enkelt måned mot sum kostnader i Driftsregnskapet. Vi har identifisert forskjeller som vi har fått opplyst knytter seg til kostnader som Go-Ahead nettofører mot inntekter fra Jernbanedirektoratet, og hvor kostnadene derfor ikke fremgår av saldobalansen. Dette gjelder kostnader fra Entur, Bane Nor SF og Norske Tog, og disse kostnadene knytter seg til salg- og billettkostnader, togmateriell, infrastrukturkostnader og PSO. I tillegg er det foretatt justeringer for avskrivninger som ikke er inkludert i saldobalansen. Disse postene er inntatt i Driftsregnskapet. Vi viser her samlet oversikt for kostnader i perioden januar til juni 2022:

Sum kostnader i følge saldobalanse
Sum kostnader i følge driftsregnskap

Tillegg av kostnader inntatt i driftsregnskapet:

*Salg- og billettkostnader (ekskl. provisjon VY konto 21266)

Togmateriell

Infrastrukturkostnader

PSO

Korrigerende avskrivninger (ikke inkl. saldobalanse/regnskap)

Kostnader i følge saldobalanse inkl. nettoførte kostnader inkludert i Driftsregnskapet

Differanse

878 168 I = H - B

- * Posten «Salg- og billettkostnader» fremkommer av Driftsregnskapet, justert for konto 21266 i saldobalansen som vi har fått opplyst gjelder provisjonskostnader fra VY. Konto 21266 summerer seg til [REDACTED].
- Hensyntatt ovennevnte har vi identifisert et avvik på kr. 878.168 som vi har fått opplyst skyldes periodiseringer og effekter/kostnader som ikke vedrører minimumsproduksjon.

3.3 Krav til revisjon

3.3.3 Revisors funn (3:4)

Observasjoner (fortsetter)

4. Med hensyn til punkt 4b) har vi avdekket følgende avvik:

Vedrørende avsetning for energikostnader har vi avdekket følgende avvik:

- Avsetning for januar 2022 var kr. 486.950 for lav.
- Avsetning for februar 2022 kr. 57.471 for høy.
- Avsetning for juni 2022 var kr. 228.669 for høy.

Vi har fått opplyst at avsetningene for januar og februar har blitt korrigert i driftsregnskapet i senere perioder. Det er ikke foretatt korrigering for juni 2022 da avregning ikke var mottatt 18. oktober 2022.

Vedrørende avsetning for kjørevegsavgift har vi avdekket følgende avvik:

- Avsetning for januar 2022 var kr. 1.328 for høy.
- Avsetning for februar 2022 kr. 211 for høy.
- Avsetning for juni 2022 var kr. 573 for høy.

Vedrørende avsetning for kostnader for variabel lønn har vi avdekket følgende avvik:

- Avsetning for variabel lønn for januar 2022 er kr. 188.429 for lav sammenlignet med faktisk kostnader for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i mars er tilsvarende kr. 188.429 for høye.
- Avsetning for variabel lønn for februar 2022 er kr. 412.600 for lav sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i november 2021 er tilsvarende kr. 412.600 for høye.
- Avsetning for variabel lønn for juni 2022 var kr. 159.148 for lav sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i februar 2022 er tilsvarende kr. 159.148 for høye.

4. Med hensyn til punkt 4c) har vi avdekket en postering som utgjør kr. 2.544, bokført i juli 2022 hvor kostnaden vedrører juni 2022. I tillegg har vi avdekket en postering i juli 2022 på kr. 90.035 hvor kostnaden synes å vedrøre 2020 og 2021.

For øvrige punkter opplyser togoperatørens revisor at det ikke er avdekket avvik.

Med hensyn til ISRS 4400 erklæringens funn i punkt 1 er det beskrevet at modeller og kalkyler tatt i bruk ved beregninger er utført i samsvar med Jernbanedirektoratets retningslinjer, og at malen som er benyttet er i henhold til Trafikkavtalen for hver periode, med enkelte tillegg for periodisering og eliminering av kostnader og inntekter. Ettersom justeringene gjort i 2021 kan ha sammenheng med justeringer gjort i 2022, vil revisjonen presentere en samlet oversikt over de totale justeringene i denne rapporten. Revisjonen observerer at disse justeringene i 2021 utgjør netto 12.9 MNOK i kostnadsøkning og i 2022 utgjør de 12.5 MNOK. Ved å se på periodiseringer som elimineres over periodene 2020 til 2022, så utgjør justeringene en netto kostnadsøkning på 7.5 MNOK i 2021 og 13.9 MNOK i 2022. Justeringene er gjennomgått og godkjent av Jernbanedirektoratet.

Med hensyn til punkt 2b beskriver ISRS 4400 erklæringens funn at det er avdekket et avvik knyttet til for lave bokførte inntekter enn det som fremkommer av fakturagrunnlag for mars 2022 tilsvarende kr. 1.484.863. Av denne summen så gjelder kr. 1.479.405 korrigering av feil pris per reisende for perioden 1.10.21-31.12.21. Togoperatør opplyser om at dette er korrigert i oversendt driftsregnskap. Resterende sum anser togoperatør som uvesentlig.

Videre på 2b, så har revisor funnet at inntekter for juni 2022 er kr. [REDAKERT] høyere sammenlignet med fakturagrunnlaget. Dette avviket er forklart med at det skyldes faktura for togbilletter til militært personell for perioden 1. januar 2022 til 30. juni 2022 som er korrigert inn i regnskapet.

3.3 Krav til revisjon

3.3.3 Revisors funn (4:4)

Observasjoner (fortsetter)

Med hensyn til punkt 3 beskriver ISRS 4400 avvik mellom driftsregnskap og saldobalanse. Dette skyldes avregningseffekter og korrigeringer i driftsregnskapet. Videre beskriver punkt 3 at togoperatør har inkludert inntekt fra Forsvaret med kr. [REDACTED] som ble fakturert i juni 2022, for perioden 1. januar 2022 til 30. juni 2022. Dette anses ikke som et avvik da disse inntektene skal være med i driftsregnskapet.

Men hensyn til punkt 4a så er det identifisert et avvik på kr. 878.168 mellom saldobalanse og driftsregnskap. Togoperatørens revisor har fått opplyst at dette gjelder periodiseringer og effekter/kostnader som ikke vedrører minimumsproduksjon. Togoperatør bekrefter dette.

Med hensyn til punkt 4b har revisor innhentet oversikt over avsetninger for energi, kjøreveisavgift, og variabel lønn for januar, februar og juni. Vedrørende avsetning for energikostnader er det funnet avvik med nettoeffekt på kr. 200.810 for lave kostnader. Togoperatør har korrigert driftsregnskapet for avvikene. For kjøreveisavgift så er det avsatt totalt kr 2.112 for mye i januar, februar og juni. Togoperatør opplyser om at disse er korrigert i driftsregnskap sendt til Jernbanedirektoratet.

For variabel lønn er det revisors forståelse at disse kostnadene blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at avvikene blir korrigert fortløpende. Revisjonen har spurt togoperatør hvorfor korrigert sum i regnskapet er annerledes enn summen i revisors rapport, og fått opplyst at dette skyldes at revisor inkluderer flere kontoer for variabel lønn enn togoperatør. Togoperatør opplyser at de bare avsetter for overtid og variable tillegg, og at det er disse kontoene som er avregnet i korrigert regnskap til Jernbanedirektoratet.

Med hensyn til punkt 4c så er det et ukorrigert avvik på 2.5 TNOK, som gjelder en postering i juli 2022 som gjelder juni 2022. Nettoeffekt etter egenandel utgjør 2,1 TNOK. Videre i punkt 4c er det avdekket en postering i juli 2022 på 90 TNOK som synes å gjelde 2020 og 2021. Nettoeffekt av avviket vil utgjøre 83 TNOK dersom kostnaden er likt fordelt på henholdsvis desember 2021 og desember 2020. Togoperatør har ikke opplyst om at dette er korrigert.

Vurderinger

Etter revisjonens vurderinger er det i ISRS 4400 erklæringen identifisert ikke-korrigerte avvik på til sammen 92.5 TNOK i for lavt rapporterte kostnader. Nettoeffekt utgjør 85 TNOK i for lavt utbetalt tilleggsvederlag.

Anbefaling

Revisjonen anbefaler at Jernbanedirektoratet vurderer om avviket på 92.5 TNOK i for lavt rapporterte kostnader er på et akseptabelt nivå. Videre anbefaler revisjonen at nettoeffekten på 85 TNOK i for lavt utbetalt tilleggsvederlag vurderes for etterjustering av tilleggsvederlaget sett i sammenheng med hele perioden med tilleggsavtaler under ett.

EY | Assurance | Tax | Transactions | Advisory

Om EY

EY er en ledende global aktør innen revisjon, skatt og avgift, transaksjoner og rådgivning. Gjennom kontinuerlig fokus på kvalitet bygger vi tillit i kapitalmarkedene og i økonomier over hele verden. Gjennom å utvikle gode ledere som forplikter seg til å levere det vi lover bidrar vi til å bygge et bedre arbeidsliv for våre ansatte, kunder og lokalsamfunn.

Ernst & Young AS inngår i det globale nettverket til Ernst & Young, og kan referere til en eller flere av medlemmene av Ernst & Young Global Limited, der hvert medlem er en egen juridisk enhet. Ernst og Young Global Limited er et britisk selskap med begrenset ansvar og leverer ingen tjenester til kunder. For mer informasjon, se www.ey.com/no

© 2023 Ernst & Young AS

All Rights Reserved

Vedlegg 1 - Regjeringens tiltakspakker (1:2)

Utdrag av skatteetatens liste over tiltakspakker

Kilde: <https://www.skatteetaten.no/tiltakspakker#forskuddsskatt>

Oppdatert 28.04.22 (tiltakspakker gjeldene tilleggsavtalens periode)

Skattelegging av ansatte

- Skattefritak for nødvendige naturalytelser som mottas som følge av koronasituasjonen

Kompensasjonsordningen for næringslivet

Krav for å få tilskudd:

- Være skattepliktige i Norge
- Registrert før 1.mars 2020
- Ha ansatte
- Ha betalt og oppfylt rapporteringsplikten
- Ikke være under konkursbehandling eller avvikling
- Foretaket må ha tilstrekkelig høyt omsetningsfall som følge av virusutbruddet
- Minst 30% til og med august og minst 40% fra september til desember
- Ha faste, uunngåelige kostnader
- Ikke drive innenfor næringer som er utenfor kompensasjonsordningen

Lønnstilskudd for å ta permitterte tilbake i jobb

- Arbeidsgivere som tar egne permitterte tilbake i jobb, kan få utbetalt et beløp per ansatt. Må ha permittert ansatte per 5. mars 2021, og på en eller flere av følgende datoer: 15. november 2020, 1., 15., 31., desember 2020, eller 15. januar 2021. Arbeidsgivere kan også få lønnsstøtte etter ny lønnsordning fra desember 2021.

Avklaring for næringsdrivende og selskaper

- Formueskatt - Økt rabatt for aksjer og driftsmidler med mer
- Utsatt frist for omdannelse av virksomhet
- Midlertidig startavskrivninger på 10 prosent for saldogruppe d (maskiner mv.)
- Utvidet opsjonsskatteordning for små oppstartsselskaper
- Omgjøring av utbyttevedtak som følge av koronapandemien
- SAF-T regnskapsfil - midlertidig utsettelse (gjelder ikke lenger)
- Utkjøring av matvarer og liknende
- Skatteincentivordning for investeringer i oppstartsselskap

Vedlegg 1 - Regjeringens tiltakspakker (2:2)

Utdrag av skatteetatens liste over tiltakspakker

Kilde: <https://www.skatteetaten.no/tiltakspakker#forskuddsskatt>

Oppdatert 28.04.22 (tiltakspakker gjeldene tilleggsavtalens periode)

Merverdiavgift

- Endring i redusert sats for mva. - Lav sats for persontransport, overnatting, allmennkringkasting samt adgang til kino, idrettsarrangementer, fornøyelsesparker og opplevelsessentre er redusert fra 12 til 6 prosent fra og med 1. april 2020 til 30. september 2021.

Særavgifter

- Midlertidig lettelse i kravene til tilintetgjøring/destruksjon av varer
- Flypassasjeravgiften er midlertidig opphevet ut 2021, og første halvdel 2022.

Bil- og kjøretøyavgifter

- Midlertidig lettelse for kortvarig bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy i Nore og tillatelse til privat lagring av utenlandsregistrerte kjøretøy i Norge

Tilbakeføring av underskudd

- Selskaper får en midlertidig mulighet til å tilbakeføre inntil 30 millioner kroner av selskapsunderskudd i 2020 mot beskattet overskudd de to foregående årene. Skatteverdien av underskudd i 2020 vil bli utbetalt til bedriftene ved skatteoppgjøret i 2021.

Nye regler for utsatt betaling

- Utsatt innbetaling av skatter og avgifter med forfall i perioden 1. januar til 31. mars 2022. I perioden fra 12. juni 2020 til 30. juni 2021 gjaldt det en midlertidig ordning for betalingsutsettelse som følge av koronasituasjonen.
- Redusert forsinkelsesrentesats

Vedlegg 2 - Revisors rapport (1:5)



Deloitte AS
Dronning Eufemias gate 14
Postboks 221 Sentrum
NO-0103 Oslo
Norway

Tel: +47 23 27 90 00
www.deloitte.no

Til Go-Ahead Norge AS

RAPPORT OM AVTALTE KONTROLLHANDLINGER KNYTTET TIL REGNSKAPET (DRIFTSREGNSKAPET) FOR TILLEGGSAVTALE COVID-19 (FASE 2 OG FASE 3) TIL TRAFIKKAVTALEN 2019-2027 MELLOM SELSKAPET OG JERNBANEDIREKTORATET

Formål med denne rapporten om avtalte kontrollhandlinger og begrensning i distribusjon og bruk

Vår rapport har utelukkende som formål å bistå Go-Ahead Norge AS med å vurdere riktigheten av regnskapet (Driftsregnskapet) for Tilleggsavtale COVID-19 (Fase 2 og Fase 3) til Trafikkavtalen 2019-2027 mellom selskapet og Jernbanedirektoratet for perioden 1.1 2021 – 31.12.2021, og skal ikke brukes til noe annet formål. Denne rapporten er utelukkende ment for Go-Ahead Norge AS og Jernbanedirektoratet, og skal ikke brukes av eller distribueres til andre parter.

Oppdragsgivers ansvar

Go-Ahead Norge AS har bekreftet at de avtalte kontrollhandlingene er hensiktsmessige for formålet med oppdraget.

Go-Ahead Norge AS er ansvarlig for saksforholdet som de avtalte kontrollhandlingene er utført på.

Revisors ansvar

Vi har utført oppdraget om avtalte kontrollhandlinger i samsvar med internasjonal standard for beslektede tjenester (ISRS) 4400 (revidert) *Oppdrag om avtalte kontrollhandlinger*. Et oppdrag om avtalte kontrollhandlinger innebærer at vi utfører handlingene som er avtalt med Go-Ahead Norge AS, og rapporterer funnene, som er de faktiske resultatene av de avtalte kontrollhandlingene som er utført. Vi uttaler oss ikke om hensiktsmessigheten av de avtalte kontrollhandlingene.

Dette oppdraget om avtalte kontrollhandlinger utgjør ikke et attestasjonsoppdrag. Vi gir følgelig ikke uttrykk for en mening eller en konklusjon.

Dersom vi hadde utført tilleggshandlinger, kunne andre forhold ha kommet til vår kunnskap og blitt rapportert til dere.

Etiske prinsipper og kvalitetskontroll

Vi har overholdt de etiske kravene i International Code of Ethics for Professional Accountants utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene) og uavhengighetskravene i samsvar med revisorloven.

Vårt revisjonsfirma anvender internasjonal standard for kvalitetskontroll (ISQC) 1 *Kvalitetskontroll for revisjonsfirmaer som utfører revisjon og forenklet revisorkontroll av regnskaper samt andre attestasjonsoppdrag og beslektede tjenester*, og opprettholder følgelig et omfattende kvalitetskontrollsystem som inkluderer dokumenterte retningslinjer og rutiner knyttet til etterlevelse av etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldende juridiske og regulatoriske krav.

Vedlegg 3 - Revisors rapport (2:5)

Deloitte.

side 2

Handlinger og funn

Vi har utført handlingene beskrevet nedenfor, som er avtalt med Go-Ahead Norge AS i vilkårene for oppdraget datert 15. mars 2022. Våre kontroller er basert på Driftsregnskap mottatt 12. mars 2022.

	Handlinger	Funn
1	Vi har gjennomført samtaler med selskapet med formål å kartlegge prinsipper, forutsetninger og modeller for utarbeidelse av Driftsregnskapet.	Vi har gjennom samtaler med selskapet fått opplyst at modeller, forutsetninger og prinsipper er i samsvar med Jernbanedirektoratets retningslinjer. Malen som er benyttet er i henhold til Trafikkavtalen for hver periode, med enkelte tillegg for periodisering og eliminering av kostnader.
2	<p>For billettinntekter har vi utført følgende handlinger:</p> <p>a. Vi har innhentet rapporter som selskapet har mottatt fra ENTUR som viser billettinntekter pr måned, og kontrollert at billettinntekter pr måned i Driftsregnskapet er i samsvar med rapporten fra ENTUR for den samme perioden.</p> <p>b. For takstsamarbeidinntekter har vi innhentet grunnlag for faktura til Kolumbus og kontrollert at inntekter pr måned i saldobalansen, som inngår i Driftsregnskapet, er i samsvar med fakturagrunnlag for den samme perioden.</p>	<p>Med hensyn til punkt 2a) har vi ikke avdekket avvik.</p> <p>Med hensyn til punkt 2b) er vi informert om at inntekter fra Kolumbus er bokført på konto 11124 på budsjettcenter N3410 i saldobalansen. Ved avstemming av konto 11124 budsjettcenter N3410 mot fakturagrunnlag, har vi avdekket følgende avvik:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bokførte inntekter for januar 2021 er kr. 739.774 lavere enn det som fremkommer av fakturagrunnlag for januar 2021. Vi har fått opplyst at avviket skyldes avvik mellom avsetning og avregning for desember 2020.- Bokførte inntekter for desember 2021 er kr. 7.586.154 lavere enn det som fremkommer av fakturagrunnlag for desember 2021. Vi er informert om at dette vedrører avtalt endring (reduksjon) i avtalepris per reise for reiser med Kolumbusbillett for perioden 1.1.21-31.12.21.
3	For øvrige inntekter har vi kontrollert at inntektene inkludert i Driftsregnskapet er i samsvar med saldobalansen for hver enkelt måned.	<p>Vi har avstemt sum inntekter i Driftsregnskapet mot saldobalansen for hver enkelt måned uten å avdekke avvik.</p> <ul style="list-style-type: none">- Gjennom våre kontrollhandling har vi blitt gjort oppmerksom på at Go-Ahead, i driftsregnskapet for 2021, har korrigert en inntekt fra Forsvaret med kr. [redacted] som ble fakturert i 2021 men som gjaldt for 2020 og var avsatt og tatt som inntekt i driftsregnskapet for 2020. I forbindelse med denne korreksjonen viste det seg at både avsetningen/inntektsføringer i 2020 og korrigeringen i 2021 er inkludert merverdiavgift mens det skulle vært registrert uten merverdiavgift. Avgiftsbeløpet utgjør kr. 189.153.

Vedlegg 3 - Revisors rapport (3:5)

Deloitte.

side 3

<p>4</p>	<p>For kostnader har vi utført følgende handlinger:</p> <p>a. Vi har kontrollert avstemmingen av kostnader medtatt i Driftsregnskapet mot saldobalansen for de respektive månedene inkludert i Driftsregnskapet.</p> <p>b. Vi har innhentet oversikt fra Go-Ahead Norge AS over avsetninger for energi, variabel lønn og kjøreveisavgift for mai, september og desember, og kontrollert dette mot faktiske avregninger.</p> <p>c. Vi har innhentet hovedbok for desember 2021 og januar 2022 og gjennomført stikkprøver for å kontrollere at kostnader er korrekt periodisert.</p>	<p>Med hensyn til punkt 4a) gjør vi oppmerksom på følgende:</p> <p>- Vi har kontrollert sum kostnader i saldobalansen for hver enkelt måned mot sum kostnader i Driftsregnskapet. Vi har identifisert forskjeller som vi har fått opplyst knytter seg til kostnader som Go-Ahead nettofører mot inntekter fra Jernbanedirektoratet, og hvor kostnadene derfor ikke framgår av saldobalansen. Dette gjelder kostnader fra Entur, Bane Nor SF og Norske Tog, og disse kostnadene knytter seg til salg- og billettkostnader, togmateriell, infrastrukturkostnader og PSO. Disse postene er inntatt i Driftsregnskapet og følgelig har vi indentifisert disse forskjellene. Vi viser her eksempel fra januar 2021:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>Sum kostnader i følge saldobalansen</p> <p>Sum kostnader i følge Driftsregnskapet</p> <p>Følgende kostnader inntatt i Driftsregnskapet</p> <p>*Salg- og billettkostnader</p> <p>Togmateriell</p> <p>Infrastrukturkostnader</p> <p>PSO</p> <p>Kostnader i følge saldobalansen inkl. henførte kostnader inkludert i Driftsregnskapet</p> <p>Differanse</p> <p style="text-align: right;">- 17.578.872</p> </div> <p>* Posten «Salg- og billettkostnader» fremkommer av Driftsregnskapet, justert for konto 21266 i saldobalansen som vi har fått opplyst gjelder provisjonskostnader fra VY. Konto 21266 summerer seg til kr. [redacted] for hele året.</p> <p>Hensyntatt overstående har vi ikke identifisert avvik mellom saldobalansen og Driftsregnskap for perioden januar til og med november 2021.</p> <p>For desember 2021 har vi identifisert et avvik på kr. 17.578.872 mellom saldobalansen og Driftsregnskap hensyntatt overstående. Vi har fått opplyst at dette gjelder posteringer knyttet til avsetning for tapskontrakt som ikke er inkludert i Driftsregnskapet og at rapportering er i henhold til avtale med Jernbanedirektoratet.</p> <p>Med hensyn til punkt 4b) har vi avdekket følgende avvik:</p> <p>- Vedrørende avsetning for energikostnader har vi avdekket følgende avvik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avsetning for mai 2021 var kr. 121.809 for høy. • Avsetning for september 2021 var kr. 1.296.155 for lav. Vi har fått opplyst at dette
----------	--	---

Vedlegg 3 - Revisors rapport (4:5)

Deloitte.

side 4

		<p>avviket er korrigerert i Driftsregnskapet i ettertid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avsetning for desember 2021 var kr. 1.062.199 for lav. <p>- Vedrørende avsetning for kjøprevegsavgift har vi avdekket følgende avvik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avsetning for mai 2021 er kr. 17.589 for høy. • Avsetning for september 2021 er kr. 111 for høy. • Avsetning for desember 2021 er kr. 1.038.133 for lav. Vi har fått opplyst at dette er korrigerert og hensyntatt i ny versjon av Driftsregnskapet for 2021 som ikke er presentert til Deloitte. <p>- Vedrørende avsetning for kostnader for variabel lønn har vi avdekket følgende avvik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avsetning for variabel lønn for mai 2021 er kr. 1.689.338 for lav sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i juli 2021 er tilsvarende kr. 1.689.338 for høye. • Avsetning for variabel lønn for september 2021 er kr. 219.343 for lav sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i november 2021 er tilsvarende kr. 219.343 for høye. • Avsetning for variabel lønn for desember 2021 var kr. 30.034 for høy sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i februar 2022 blir tilsvarende kr. 30.034 for lave. <p>Med hensyn til punkt 4c) har vi avdekket 7 posteringer som til sammen utgjør kr 16.405,38, bokført i januar 2022 hvor kostnaden vedrører 2021.</p>
5	Vi har kontrollert at regnskapslinjene i Driftsregnskapet er riktig summert	Med hensyn til punkt 5 har vi kontrollert at regnskapslinjene Sum inntekter, Sum kostnader, Forventet fortjeneste før vederlag fra oppdragsgeber

Vedlegg 3 - Revisors rapport (5:5)

Deloitte.

side 4

		<p>avviket er korrigert i Driftsregnskapet i ettertid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avsetning for desember 2021 var kr. 1.062.199 for lav. <p>- Vedrørende avsetning for kjørevegsavgift har vi avdekket følgende avvik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avsetning for mai 2021 er kr. 17.589 for høy. • Avsetning for september 2021 er kr. 111 for høy. • Avsetning for desember 2021 er kr. 1.038.133 for lav. Vi har fått opplyst at dette er korrigert og hensyntatt i ny versjon av Driftsregnskapet for 2021 som ikke er presentert til Deloitte. <p>- Vedrørende avsetning for kostnader for variabel lønn har vi avdekket følgende avvik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avsetning for variabel lønn for mai 2021 er kr. 1.689.338 for lav sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i juli 2021 er tilsvarende kr. 1.689.338 for høye. • Avsetning for variabel lønn for september 2021 er kr. 219.343 for lav sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i november 2021 er tilsvarende kr. 219.343 for høye. • Avsetning for variabel lønn for desember 2021 var kr. 30.034 for høy sammenlignet med faktisk kostnad for perioden. Vår forståelse er at kostnadene for variabel lønn blir bokført med et etterslep på to måneder, slik at faktiske kostnader i februar 2022 blir tilsvarende kr. 30.034 for lave. <p>Med hensyn til punkt 4c) har vi avdekket 7 posteringer som til sammen utgjør kr 16.405,38, bokført i januar 2022 hvor kostnaden vedrører 2021.</p>
5	Vi har kontrollert at regnskapslinjene i Driftsregnskapet er riktig summert	<p>Med hensyn til punkt 5 har vi kontrollert at regnskapslinjene Sum inntekter, Sum kostnader, Forventet fortjeneste før vederlag fra oppdragsgiver</p>
		<p>og samt Driftsresultat i driftsregnskapet er riktig summert uten å avdekke avvik.</p>

Oslo, 27. april 2022
Deloitte AS

Sylvi Bjørnslett
statsautorisert revisor

Vedlegg 3 - Regnskapsrapportering

Kalkyle Trafikpakke 1		
Diff budsjett/prognose denne måneden (juni)		
	Produktkode Produktnavn	Totalt
Inntekter (1000)		
Trafikkinntekter		
Øvrige inntekter		
Sum inntekter		
Kostnader (1000)		
Togproduksjonskostnader	Kjørende personale Støtteaktiviteter, personale Energikostnader togfremføring Andre togproduksjonskostnader	
Vedlikehold	Egne kostnader Vedlikeholdskontrakter (eksterne) Verkstedleie	
Markedskostnader	Salg- og markedsføringskostnader Servering Salg- og billetteringskostnader	
Materiellekostnader	Materielleie (Togmateriell AS) Kapitalkostnader (F. eks. interiør) Andre materiellekostnader	
Alternativ transport er høyere pga flere uplanlagte brudd enn e	Infrastrukturkostnader Påslag Sporveisavgift	
Avvikskostnader	Egne kostnader Underleverandører	
Bedriftsgenerelle kostnader (andel konsern)	Personal Kapital Andre	
Forventet fortjeneste før vederlag fra Oppdragsgiver		
Egendekningsgrad		
Vederlag fra Oppdragsgiver	Subsidie ordinært inkl PSO	
Rapportert netto driftstap - dekkes av "Tilleggsavtale Covid-19" (inkl effekter/kostnader som		

Vedlegg 4 - Kontrollberegning tilleggsvederlag

Revisjonen har på oppfordring fra Jernbanedirektoratet foretatt en kontrollberegning av berettiget vederlag for Tilleggsavtalen 2021 og 2022. Bakgrunnen for å inkludere alle begge årene i rapporten, var for å fange opp eventuelle justeringer gjort etter tilleggsavtalens opphør. Tallene som er brukt i denne kontrollberegningen er hentet fra togoperatørens rapportering i forbindelse med revisjon av Tilleggsavtalene, samt innspill fra Jernbanedirektoratet. Beregningen er basert på formelen spesifisert i vedlegg B, punkt 1 i Tilleggsavtalen. Denne er også presentert under:

$$\text{Tilleggsavtalens vederlag} = \text{AFV} + (\text{kostnader} - \text{inntekter} - \text{AFV}) * (1 - \text{egenandel})$$

Basert på denne formelen, regnskapstall fra togoperatør, og innspill fra Jernbanedirektoratet har revisjonen kommet frem til beregningen i tabellen under. Denne viser at det er betalt 1.5 MNOK for lite i 2021 og 5.6 MNOK for lite i 2022.

	Total for 2021	Total for 2022
Inntekter		
Kostnader		
AFV		
Resultat etter AFV		
Egenandel		
Egenandel sum		
Kontrollberegning av tilleggsvederlag		
Utbetalt tilleggsvederlag		
Differanse	1 534	5 643