



Når hver tur teller

Års- og bærekraftsrapport 2022 for Vygruppen



Innholdsfortegnelse

Konsernsjefen har ordet	3
Dette er Vygruppen	6
Viktige hendelser	12
Våre vyer for 2025	14
Kollektivtrafikken gjør byene mulig	16
Bærekraftsrapport	18
Styrets beretning	51
Årsregnskap - Vy-konsernet	58
Årsregnskap - Vygruppen AS	99
Skattepolicy	121
Revisors beretning	122
Klimaregnskap	125
Eierstyring og selskapsledelse	136
Likestillingsredegjørelse Vy	139
Åpenhetsloven og redegjørelse for aktsomhetsvurderinger	141
GRI-rapport og spesifikasjon av bærekraftsrapporteringen for 2022	147

Hver tur teller

Konsernsjefen har ordet

Etter to år med pandemi er kundene endelig tilbake på tog og buss. Starten på året var preget omfattende smitteverntiltak, men gjennom året har reiseaktiviteten etter hvert kommet tilbake til en ny normal. Den nye normalen innebærer imidlertid at Vys reisetall ennå ikke er tilbake på nivå med 2019.

2022 har også gitt oss nye utfordringer, med krig i Ukraina, energimangel, usikkerhet rundt togkontraktene på Østlandet, lav punktlighet og usikre rammevilkår for gods på bane. Vår respons har vært å fortsette å utvikle oss for å skape fremtidig vekst og lønnsomhet.



Vy er en del av løsningen

En urolig verden med inflasjon, energimangel og økonomisk nedgang har blant annet ført til økte kostnader og vanskeligheter i forsyningskjedene våre. På den positive siden har økningen i antall reiser og reforhandlede togkontrakter gitt positiv økonomisk effekt, og vi leverer et årsresultat på 133 millioner kroner, over én milliard bedre enn i 2021.

Vys samfunnsoppdrag er å levere gode transportløsninger til befolkningen. Samtidig deler vi et overordnet mål med mange andre virksomheter og enkeltindivider, nemlig å snu den negative klimautviklingen. Det gjør vi både ved å påvirke myndighetene til å prioritere kollektivtrafikk, og ved å motivere folk og bedrifter til å velge miljøvennlig. For selv de små valgene vi gjør hver dag, utgjør en forskjell. Som å velge å ta toget eller bussen i stedet for bilen akkurat i dag. Eller at bedrifter velger å sende godset sitt på skinner i stedet for med lastebil.

Kollektivtransport og gods på bane reduserer klimagassutslipp, køer, ulykker og støy og gjør både byer og bygder enda bedre og hyggeligere å bo og jobbe i. Det er derfor vi i Vy sier at hver tur teller, og at Vy er en del av løsningen på noen av samfunnets største utfordringer.

Kundeløsninger for en ny tid

Smartpris og Flexbillett er eksempler på nye tjenester fra oss som gjør kollektivtrafikken mer attraktiv. Billettene er alternativer til periodebilletter, og gir kundene trygghet for at de får den beste prisen uansett hvor mye de reiser. Disse billettypene har blitt svært populære, og viser hvordan forbedringer på kundenes premisser skaper resultater - for de reisende, for oss og for miljøet. I godsvirksomheten opplever vi også økende etterspørsel, og kundetilbudet er derfor økt betydelig med flere avganger på Nordlandsbanen og mot Sør-Sverige.

Vi jobber målrettet for å redusere vårt eget klimafotavtrykk, og forteller om det viktigste i bærekraftsrapporten. Innholdet i disse tiltakene var også utslagsgivende for at Vy ble kåret som én av ti klimavinnere i PwCs klimaindeks 2022.

Et krevende år for togkundene

Bane NOR åpnet den nye Follobanen i desember, etter mange år med arbeid og store investeringer. Vi beskrev dette som en liten togrevolusjon for pendlerne, og mange av Vys medarbeidere gjorde en betydelig jobb for å få dette til. Dessverre ble gleden kortvarig. Banen ble midlertidig stengt kun dager etter åpningen på grunn av strømproblemer. Men når den åpner igjen, vil den forbedre reisehverdagen til folk i Østfold og Follo og bidra til vekst og utvikling i regionen.

I 2022 ble punktligheten for persontog i Norge kun 85 prosent, hovedsakelig på grunn av toginfrastrukturen. Innstillinger og forsinkelser rammer kundene hardt, og Vys medarbeidere gjør en svært god jobb for hjelpe kundene når ting ikke går på skinner. Vi jobber også målrettet for å forbedre kundekommunikasjonen, som dessverre ikke alltid er god nok, og samarbeider tett med de som har ansvaret for toginfrastrukturen.

Til tross for dette, hold kundetilfredsheten blant togkundene seg overraskende stabilt på målingene vår oppdragsgiver Jernbanedirektoratet har gjennomført kvartalsvis. Mot slutten av året sank tilfredsheten naturlig nok en del i våre egne målinger, i all hovedsak på grunn av lav punktlighet.

Svært fornøyde busskunder

I ekspressbussvirksomheten er kundetilfredsheten høy, og kundene kom raskt tilbake etter pandemien, spesielt på de lange strekningene. I Sverige hadde Vy Buss Bus4You de mest fornøyde kundene for 12. år på rad i den årlige undersøkelsen gjort av Svenskt Kvalitetsindex. Vy Flygbussarna inntok førsteplassen i kategorien Bakketransport, da Service Score kåret selskapene som gir kundene best service basert på deres forventninger. I Norge var Vy express årets klatrer på Norsk Kundebarometer, og ekspressbussvirksomheten oppnår en svært høy kundetilfredshet på 85 poeng. Dette er gode indikasjoner på at våre medarbeidere daglig lykkes i å skape gode kundeopplevelser.

Togavtaler tilpasset en ny tid

Gjennom pandemien mottok Vy økonomisk støtte fra myndighetene for å opprettholde kollektivtilbudet. De langsiktige togavtalene som ble inngått rett før pandemien, var basert på helt andre reisetall enn det vi har sett de siste årene og fremdeles opplever. Derfor er vi fornøyde med at vi i 2022 fikk reforhandlet avtaler for Vy tog Vest i Norge og tre av fire kontrakter i Sverige. De nye avtalene gir oss forutsigbarhet, de er tilpasset dagens reisevaner og en mer usikker fremtid, og dermed gir de reisende et langsiktig godt togtilbud.

I 2022 har vi også forhandlet om å fortsatt få kjøre halve togtrafikken på Østlandet, da vi i mai ble valgt som foretrukket forhandlingspart for det som kalles Østlandet 1. Flytoget ble i august valgt som foretrukket forhandlingspart for den andre halvparten av togtrafikken på Østlandet, kalt Østlandet 2.

Ettersom vi hele tiden har argumentert for at en samlet drift av togtrafikken på Østlandet er vesentlig bedre for kundene og rimeligere for samfunnet enn å dele den opp, valgte vi å konkretisere disse fordelene overfor både eier og oppdragsgiver før jul. Vi er glade for at vi deretter fikk muligheten til å presentere et samlet tilbud som vi håper vi får mulighet til å realisere.

Nytt år, nye grønne muligheter

Våre største konkurrenter er privatbilen og lastebilen, som dominerer henholdsvis person- og godstransporten i Norge og Sverige. Selv om elbilen og elektriske lastebiler er et viktig klimatiltak og nesten 80 prosent av nybilsalget i Norge er nullutslippsbiler, trenger også disse bilene parkering, de skaper kø og bruker mye plass på veier og i bymiljøer. Dette er viktige argumenter for å styrke kollektivtransportens posisjon i konkurransen med elbil som miljøvennlig valg, og for å overføre mer gods fra vei til bane.

Miljøvennlig transport er en viktig del av løsningen på samfunnets miljøutfordringer. Det gjør at Vy er godt posisjonert for fremtidig vekst, men samtidig stiller det krav til oss og vår leveranse. Det krever også tydelige prioriteringer fra myndighetenes side. Vår jobb er å gjøre det enkelt å velge miljøvennlig, for privatpersoner og bedrifter. Den jobben fortsetter med full styrke, for hver tur teller.



Gro Bakstad
Konsernsjef i Vy

Dette er Vy

Vy er Nordens største landbaserte transportselskap med virksomhet innenfor tog, buss, gods og reiseliv i Norge og Sverige. Vy er et statlig heleid aksjeselskap der statens mål er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.

Antall ansatte
11 512



Buss

Vy er Norges største busselskap med virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten består av anbudskjøring og kommersiell kjøring med ekspressbuss.

Antall reiser i 2022
110,8 millioner

Omsetning
7 621 MNOK

Antall årsverk
6 090



Tog

Vys togvirksomhet kjører lokaltog, intercitytog og regiontog på til sammen femten togstrekninger i Norge. I Sverige har Vy vært operatør av fire kontrakter, nattogtrafikken i øvre Norrland, Norrtåg, X-trafik og Värmlandstrafik.

Antall reiser i 2022

55,7 millioner

Omsetning

7 947 MNOK

Antall årsverk

2 566



Kundeopplevelse og innovasjon

Kundeopplevelse og innovasjon er Vys konsernsatsing på å styrke kundeopplevelsen og utvikle nye løsninger for kundene, blant annet gjennom ny teknologi og digitalisering. Enheten har ansvar for Vys digitale kundetjenester, marked og kundeservice, mobilitet og forretningsutvikling og reiseliv inkludert Flåmsbana.

Gods

CargoNet er Norges største godsaktør på jernbane og rundt 65 prosent av alt gods på bane i Norge kjøres av CargoNet. Virksomheten tilbyr miljøvennlig godstransport på bane i Norge og mellom Norge og Sverige. CargoNet drifter også ti godsterminaler.

Omsetning
1 247 MNOK

Antall årsverk
402

Konsernledelsen

Per 31.12.2022



Gro Bakstad
Konsernsjef
Vy



Erik Røhne
Konserndirektør
Tog



Ole Engebret Haugen
Adm. dir.
Buss



Ingvild Storås
Adm. dir.
CargoNet



Synne Homble
Konserndirektør
Kundeopplevelse og innovasjon



Kristin Flagstad
Konserndirektør
Organisasjon og HR



Irene Katrin Thunshelle
Konserndirektør
Økonomi og finans



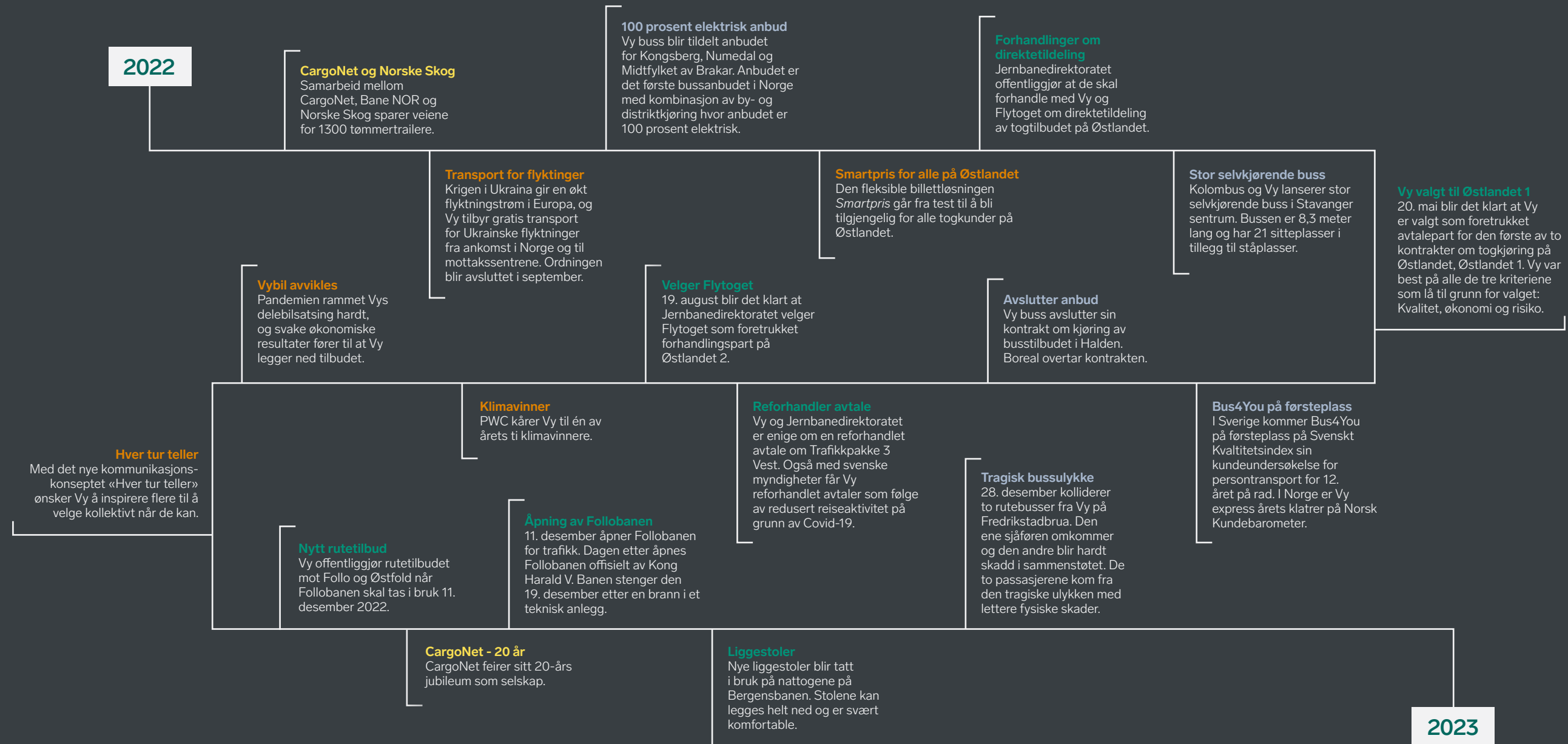
Marius Holm
Konserndirektør
Kommunikasjon og samfunnskontakt



Kristian Kolind
Konserndirektør
Strategi og IT

Viktige hendelser

Som følge av færre restriksjoner knyttet til Covid-19, har passasjertallet gradvis steget på Vys busser og tog i løpet av 2022.





Når vi leverer på de fire områdene, vil flere velge å reise og frakte gods med oss, flere oppdragsgivere vil velge oss og Vy vil være en attraktiv arbeidsgiver med gode interne ambassadører.

Vy har en ambisjon om å være en **miljøleder** som utvikler klimavennlige løsninger og tar de store samfunnsutfordringene på alvor. Miljølederskapet tar vi sammen med kundene fordi vår felles innsats bidrar til å redusere køer i de store byene, privatbilbruk, mikroplast, svevestøv og veiulykker. Vy er en viktig del av dagens og fremtidige reisevaner.

Vys verdier er **kundeglede, ansvarlighet og samspill**.

Verdiene er grunnlaget for Vys virksomhet, og ligger til grunn for alt vi gjør.

Vys verdier		Vys kundeløfter	
Kundeglede		Ser deg	<ul style="list-style-type: none"> • Du møter vennlige og imøtekommende medarbeidere som ser deg og dine behov • Du opplever forståelse og fleksibilitet ved behov for hjelp
Ansvarlighet		Tar vare på deg	<ul style="list-style-type: none"> • Du føler deg trygg når du reiser med oss • Du får den informasjonen du trenger, før, under og etter reisen
Samspill		Gir deg gode råd	<ul style="list-style-type: none"> • Du får gode råd når du reiser med oss, uansett hvem av oss du møter • Du møter medarbeidere som kan fortelle deg om muligheter i Vys helhetlige reisetilbud

Våre vyer for 2025

- Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig

Vys samfunnsoppdrag er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods. Vår strategi innebærer at vi skal arbeide for at dagens og fremtidens transportløsninger er mest mulig bærekraftige og at flere deler på de samme transportmidlene.

Vy mener at miljøvennlige og kollektive transportløsninger er en forutsetning for fremtidens samfunn. Når vi reiser og transporterer bærekraftig, får vi areal- og energieffektive løsninger, renere luft, færre ulykker på veiene og redusert tidstap som resultat av mindre kø. For å få flere til å velge kollektive transportløsninger, må valget være enkelt.

Vår **visjon** er at Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig. Vårt **hovedmål** er vekst gjennom flere bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig lønnsomhet over tid.

Visjon og hovedmål skal vi oppnå gjennom å:

1. Gi våre kunder gode kundeopplevelser hver dag
2. Være bransjeledende på innovasjon
3. Være effektive og pålitelige i alt vi gjør
4. Ha engasjerte og kundeorienterte medarbeidere



Kollektivtrafikken gjør byene mulig

«Hver tur teller» er hovedbudskapet i Vys kommunikasjonsplattform som ble lansert i 2022. Personbilen står for den største andelen av reiser i Norge, og mange har nytte av bil for å få hverdagen til å gå opp. Men i sentrale strøk blir både livet og verden bedre av at flere velger kollektivtrafikk framfor bil. Hver reise med tog, buss eller andre kollektive transportmidler, sparer samfunnet for klimagassutslipp, forurensning, kø og ikke minst arealbruk.

Knappheten på areal i byene gjør høykapasitets kollektivtilbud nødvendig for at byene skal fungere.

Jo flere som kjører bil til en by, desto færre blir det plass til i byen. Bilen krever veikapasitet og parkering alle steder bilen skal stoppe. Til sammenligning kan toget frakte svært mange mennesker på et svært begrenset areal.

Bedre togtilbud og bedre vei har derfor veldig ulik effekt på et byområde. Der veien skaper byspredning og trengsel i eksisterende veinett, bidrar tog til mer effektiv arealbruk og mindre kø.

Samlingen av økonomisk aktivitet sentralt i Oslo ville ikke vært mulig uten tog og T-bane. Dette har svært høy verdi for samfunnet.

E18 sprer, Follobanen samler

To aktuelle samferdselsprosjekt vil bidra til å forme Oslos naboregioner framover.

Ny E18 mellom Lysaker og Asker vil gjøre det enklere å kjøre bil til arbeidsplasser i Oslo, og boligutvikling i bilbaserte villaområder i Asker og Bærum blir mer attraktivt. E18 vil bidra til en mer bilbasert vestregion der stadig lenger bilpendling skaper kø og trengsel som begrenser muligheten til effektive arbeidsreiser, sterke verdiskapingsmiljøer og gode hverdagsliv.

Follobanen mellom Oslo og Ski vil på sikt gjøre det mulig for langt flere i Follo og Østfold å pendle miljøvennlig til arbeidsplasser i Oslo sentrum. Samtidig vil boligutviklingen skje rundt Ski stasjon, der det vil ta 11 minutter til Oslo S. Også lenger sør i Follo og Østfold blir bysentrum og tettsteder med jernbane svært attraktive boområder for folk som vil jobbe i Oslo.

En velfungerende by

For Oslo er forskjellen enda større. Med et overbelastet veinett og mangel på parkeringsplasser i sentrale deler av Oslo, vil E18 kunne trekke arbeidsplassene ut av sentrum og spre dem særlig mot Oslo vest. Bedre veier inn til byene gir utflytende byer med dårligere forutsetninger for vekst. Bedre vei vil øke problemene biler skaper – kø, forurenset luft, støy og ulykker. I tillegg må mer areal settes av til bredere veier og mer parkering, mens vi egentlig ønsker oss lekeplasser, uterestauranter og grønnsakhandlere.

Follobanen vil bidra til sterkere samling av arbeidsplassene i Oslo sentrum, fordi den gir bedrifter nær stasjonene i Oslo tilgang til flere arbeidstakere. Arbeidstakere som kommer med tog, skaper ikke problemer for byen. Tvert imot, de bidrar til verdiskaping og liv. Bedre bane lar både små og store byer bli motor for utvikling i sine regioner.

Neste korsvei er nært forestående: Ringeriksbanen vil ha lignende effekt som Follobanen, mens ny E16 vil ha lignende effekt som E18. Valget som tas har stor betydning for by- og samfunnsutviklingen i regionen.



Bærekraftsrapport

- Bærekraftige transportløsninger, nå og i fremtiden

Vy er et transportkonsern som driver virksomhet innen persontog, gods på bane og buss. Dette skal vi gjøre på en bærekraftig måte. Bærekraft er en integrert del av vårt strategi og styringssystem og dette reflekteres i vår visjon "Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig."

Kollektivandelen i Norge og Norden er i dag lav. Jo flere som reiser kollektivt i stedet for med privatbil eller fly, samt frakter gods på skinner i stedet for vei, sparer samfunnet for store klimagassutslipp. I tillegg gir kollektivtransport andre positive effekter, som redusert støy, mindre arealbruk, mindre ressursbruk gjennom deling, redusert kø, færre ulykker og redusert svevestøv og mikroplast. Arbeidet for å få flere til å velge klimavennlig, er essensielt for at Norge skal nå sine klimamål og at Vy som transport- og godsoperatør skal vinne anbud og få flere kunder.



Sparer areal

Kollektivtransport reduserer behovet for parkering av biler langs gater og i store parkeringshus. Det gir mer plass til hyggeligere bysentrum med flere gågater, grøntområder og boliger.



Sparer ressurser

Det blir mindre ressursbruk ved at mange deler på samme kjøretøy enn at alle eier hver sitt. En analyse har estimert at privatbilen i Norge i snitt er parkert hele 96,8 prosent av tiden.



Reduserer antall ulykker

For hver tredje trafikkdirte i Norge er et tungt kjøretøy involvert og andelen er dobbelt så høy som snittet i Europa. Om lag 1 250 trailere erstattes av CargoNet sin godsvirksomhet hver dag. Overføring av godstransport til bane forbedrer derfor sikkerheten på veiene.



Reduserer støy

Selv om elbiler ikke har forbrenningsmotor, er det mye dekkstøy fra veier. Kollektivtransport gir færre biler på veiene som igjen reduserer støyen.



Reduserer kø

Et fullt tog erstatter i snitt 600 biler i rushtid. Det er ikke fysisk mulig å ta unna store menneskemasser som skal kjøre hver sin bil til og fra byene i rushtid. Kollektivtrafikk har stor betydning for hvordan byer og tettsteder vil fungere og se ut i fremtiden.



Reduserer mikroplast og svevestøv

Bildekk er den største utslippskilden til mikroplast og lokal luftforurensning i Norge. Reise med tog og buss istedenfor privatbil gir færre gummidekk på veiene og reduserer dermed mengden mikroplast i naturen.



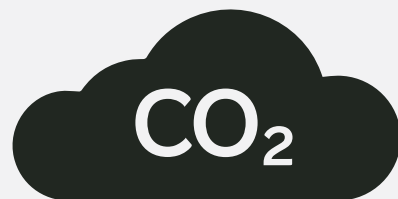
166 millioner

passasjerer fraktet med våre tog og busser i 2022

39 prosent

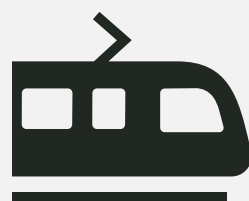
av Vys busser går på ikke-fossilt drivstoff

Vy bidrar til å redusere klimagassutslipp



687 000 tonn

CO₂-ekvivalenter* redusert klimagassutslipp i 2022 sammenliknet med alternativ transport med bil og lastebil.



1 250 trailere

erstattes av CargoNet sin godsvirksomhet hver dag

600 biler

blir i snitt erstattet av et fullt tog i rushtrafikk

Dette tilsvarer det årlige utslippet fra

350 000 biler

Slik opptar 800 mennesker plass ved bruk av buss, tog og personbil

*Kilde: Asplan Viak Note: Forutsatt normal fyllingsgrad i tog og buss. Sammenlikningen gjelder scope 1 og 2, uten å regne med utslipp av biogent karbon fra biodiesel.



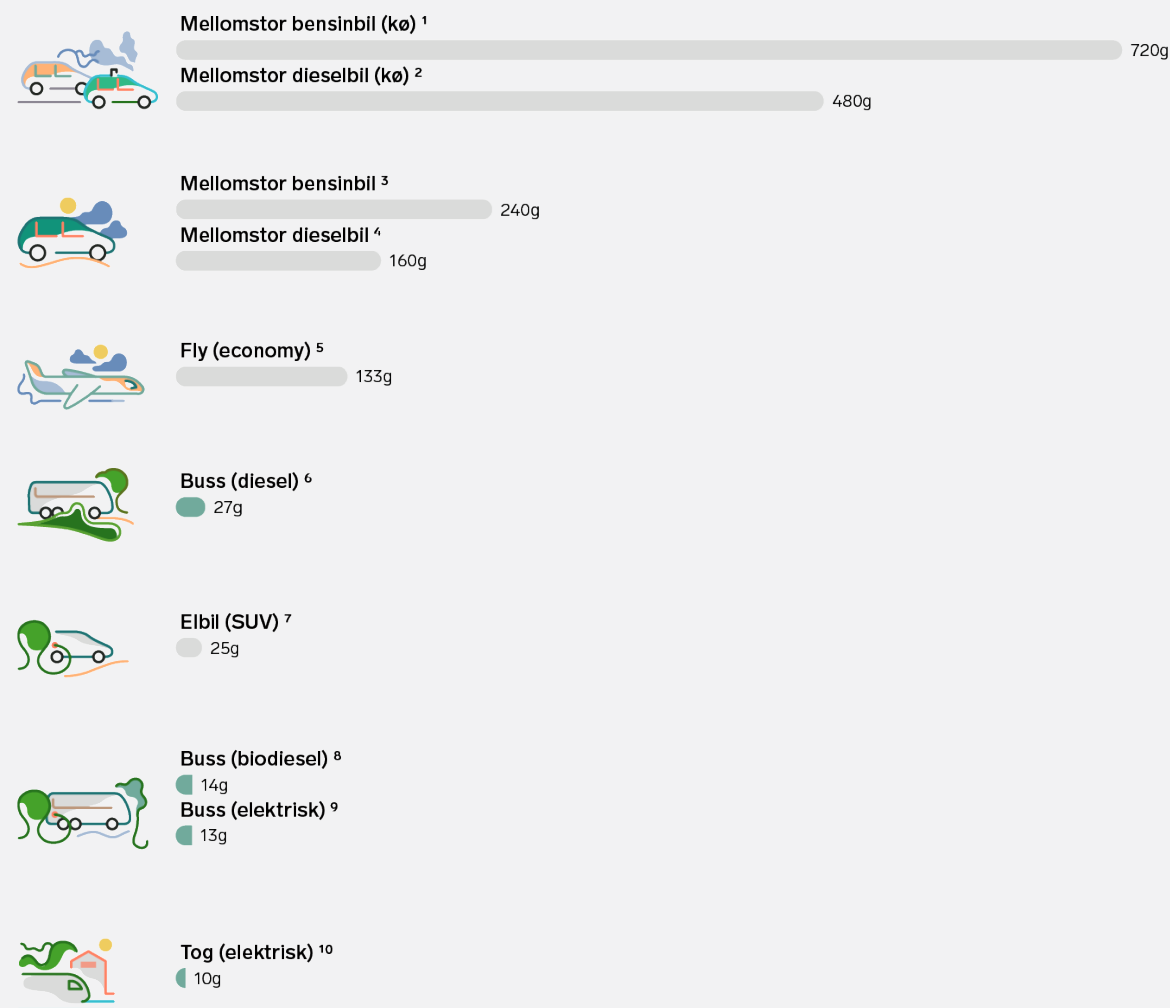
800 mennesker i 16 busser

800 mennesker i ett tog

800 mennesker i 600 biler
(Det er i gjennomsnitt 1,3 personer pr bil i rushtid)

Klimaavtrykket av forskjellige reisemåter

(CO₂e per personkilometer)



Kilder:
 1-4, 7: Martin Weiss mfl. Environmental Science Europe (2020). Energy efficient trade-offs in small to large electric vehicles, s.3
 5, 6, 8, 10: Chalmers tekniska högskola, Semester och klimatet (2021), Metodrapport version 21, s. 9
 9: NHO Transport, Høringsuttalelse til Klimakur 2030, 2020, s. 9

● = Transportmidler som Vy tilbyr

Hovedmål	Om	Tiltak	Strategiske KPIer	Samfunnsbidraget måles i netto sparte utslipp for samfunnet og antall reiser/TEU Bidrag til FNs bærekraftsmål:
Gode kundeopplevelser hver dag	God kvalitet og sikkerhet i våre leveranser og kundemøter som innfrir kundenes forventinger hver dag	<ul style="list-style-type: none"> Øke tilbud og frekvens Arbeide med serviceløftet og øke kvaliteten i kundemøtet Utvikle sømløse digitale tjenester som gjør det enklere å velge kollektivt 	<ul style="list-style-type: none"> Kundetilfredshet Omdømme 	
Bransjeledende innovasjon	Forretningsdrevet innovasjon som kommer kunden til gode, reduserer vårt utslipp og gjør oss mer konkurransedyktige	<ul style="list-style-type: none"> Redusere energibruken til kjøring Utnytte og ta i bruk ny teknologi Redusere og gjenvinne avfall Redusere forbruk av vann og kjemikalier til renhold 	<ul style="list-style-type: none"> Videreutvikling digitale kundetjenester Følge opp og måle fremgang på aktiviteter for å redusere utslipp Videreutvikling av operasjonell IT 	
Effektiv og pålitelig i alt vi gjør	Systematisk arbeid med interne prosesser og samarbeid med andre i sektoren for å sikre konkurransekraft, kvalitet og bedre leveranser til kundene våre	<ul style="list-style-type: none"> Forbedre og effektivisere prosesser Jobbe for økt punktlighet og regularitet Sikre at kontinuerlig forbedring er en del av daglig drift 	<ul style="list-style-type: none"> Pålitelighet (punktlighet og regularitet) Kostnadseffektivitet 	
Engasjerte og kundeorienterte medarbeidere	Sikker og ansvarlig arbeidsplass med en åpen og inkluderende kultur og engasjerte medarbeidere som alltid har med seg kundeperspektivet	<ul style="list-style-type: none"> Fokus på trafiksikkerhet både i drift og opplæring av nyansatte Øke konsernets oppfølging av HMS internt og overfor leverandører Initiativer for å redusere sykefravær Rett til rekruttering for å sikre mangfold 	<ul style="list-style-type: none"> MTA -indeks Sykefravær Kjønnsbalanse ledende stillinger Løfte arbeidet med strategisk HMS 	

Denne delen av årsrapporten beskriver Vy sitt arbeid med bærekraft og er inndelt i de fire hovedområdene i vår strategi. Under hver del av strategien, beskriver vi hvilke av FNs bærekraftsmål vi bidrar til, og våre viktigste innsatsområder og bidrag i 2022.

Kantars Klimabarometer for 2022 viser at stadig flere er bekymret for konsekvensene av klimaendringer. Selv om fremtidens transportmidler blir elektriske, er kollektive løsninger fortsatt den mest plasseffektive og bærekraftige måten å frakte mennesker og gods på. Nesten en tredel av Norges klimagassutslipp kommer fra transport, herav over halvparten fra veitrafikk. Norges mål er ifølge klimameldingen fra 2021, å halvere utslippene i transportsektoren innen 2030. Selv om bilparken blir mer elektrifisert, vil kollektivtrafikk fortsatt spare samfunnet for areal benyttet til oppbevaring av bilen, kø og ulykker, ressurser knyttet til produksjon og mikroplast fra dekk. For å løse utfordringene, må flere velge kollektivt og det krever en sterkere satsning på kollektive og bærekraftige transportløsninger.

I Nasjonal transportplan (NTP) for 2022-2033, er det satt mål som Vy og resten av transportsektoren skal levere på:

- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- Innen 2030 skal 75 prosent av nye langdistansebusser være nullutslippskjøretøy
- Ambisjon om å overføre 30 prosent av godstransport over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030

Vy bidrar til å nå FNs bærekraftsmål

Vårt hovedmål er å få flere til å velge bærekraftige reiser og godstransport. Dette måler vi i netto sparte utslipp for samfunnet og antall reiser/TEU (standardisert container).

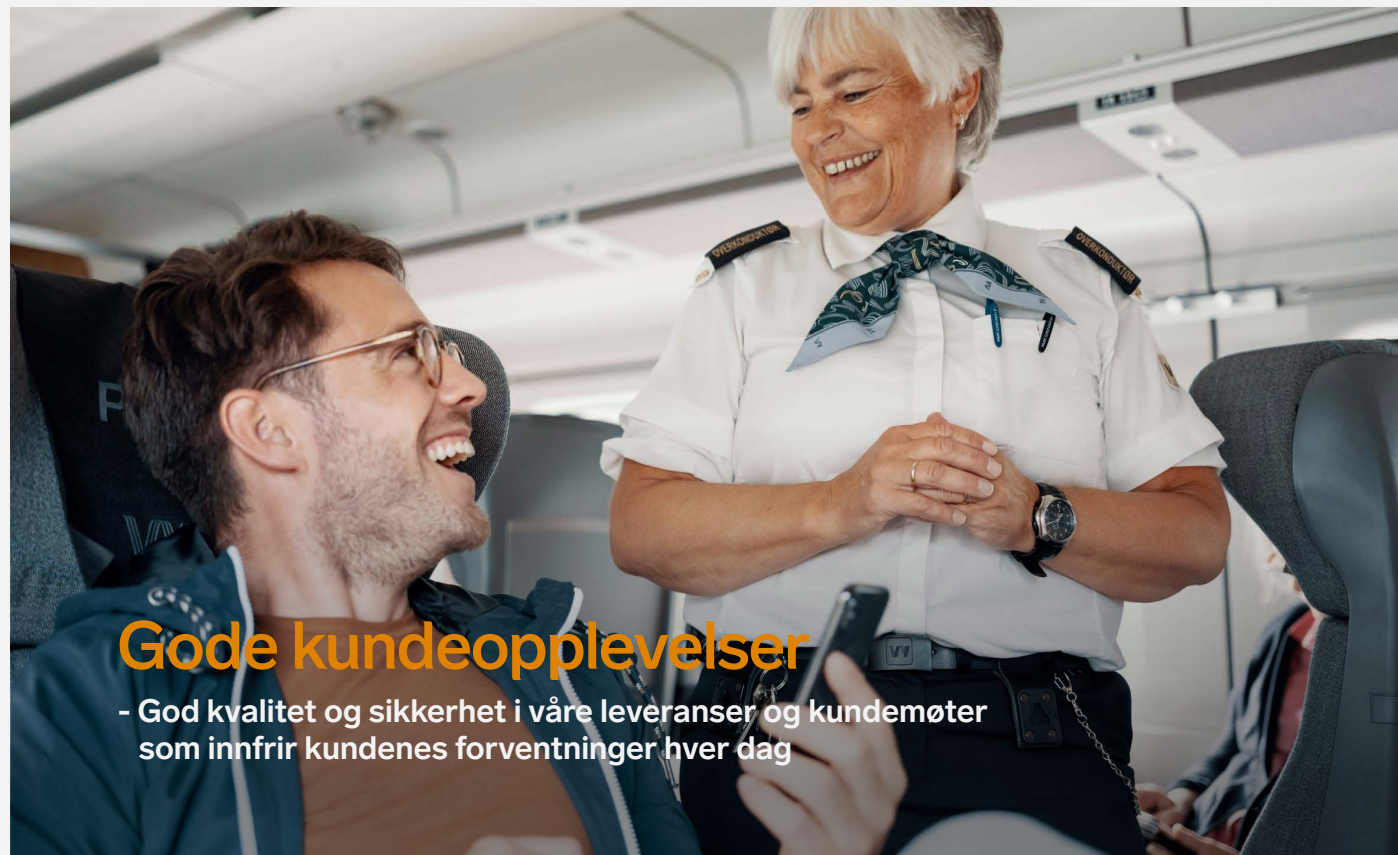
I 2022 sparte Vy Norge for klimagassutslipp på 687 000* tonn CO₂-ekvivalenter ved å transportere våre kunder kollektivt og å frakte gods på bane. Dette tilsvarer det årlige utslippet fra 350 000 biler. CO₂-ekvivalent er en enhet som brukes i klimagassregnskap og tilsvarer den effekten en gitt mengde (som regel ett tonn) CO₂ har på den globale oppvarmingen over en gitt tidsperiode (som regel 100 år). Vys viktigste bidrag til FNs bærekraftsmål er å få flere til å velge bærekraftige kollektivløsninger og godstransport. Vy jobber løpende med å gjøre det enklere å reise kollektivt gjennom å tilby reiser fra dør til dør, og ikke bare til og fra stasjonen eller holdeplassen.

Vi har en ambisiøs målsetning om å spare samfunnet for totalt 1 million tonn CO₂-ekvivalenter i år 2025. Vy bidrar til måloppnåelse innenfor flere av FNs bærekraftsmål og vi har definert mål 13, «stoppe klimaendringene», som vårt viktigste bidrag gjennom å betydelig redusere utslipp innenfor transportsektoren.

I tillegg til klima og miljø, omfatter bærekraft også sosiale og samfunnsmessige forhold. Vy bidrar til at flere kan dele på de samme ressursene ved at ikke alle trenger å eie egen bil, vi avlaster veiene for kø og tungtransport som også reduserer ulykker, samt at det blir vesentlig mindre lokale utslipp og støy. Vi utfordrer også leverandørene våre til å ta bærekraftige valg og jobber hele tiden for å utnytte ressursene mer effektivt. I tillegg er mangfold en viktig del av vårt arbeid innenfor bærekraft, og vi er stolte av å ha ansatte med mange ulike bakgrunner som hver dag jobber sammen og deler kunnskap.

For Vy vil bærekraftsmålene fortsette å legge premissene for alt vi gjør i årene som kommer.

*Forutsetter normal fyllingsgrad for buss



Gode kundeopplevelser

- God kvalitet og sikkerhet i våre leveranser og kundemøter som innfrir kundenes forventninger hver dag

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer (KPIer)	Status 2022	Måltall 2023
Godt inntrykk av Vy (%)	51 %	60 %
Volumvekst i tog N (%)	-17 %*	10,8 %
Volumvekst kommersiell buss Norge (%)	-12 %*	15,1 %
Volumvekst gods (TEU)	12,3 %*	N/A
Kunder – alvorlige skader P-tog og buss (antall)	11	0

Note*: sammenlignet med 2019 – pre covid



God helse

Vy skal ha trygge tjenester og vi bidrar også til å redusere antall ulykker og skader i trafikken, og gjennom grønne transportalternativer bedrer vi luftkvaliteten ved å redusere antall kjøretøy på veiene



Bærekraftige byer og samfunn

Gi tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportløsninger til en overkommelig pris. Legge til rette for at kollektivtransport kan brukes av personer i utsatte situasjoner, eks. de med nedsatt funksjonsevne og eldre



Ansvarlig forbruk og produksjon

Vy skal minske ressursbruk, miljødeleggelse og klimagassutslipp. Redusere avfallsmengden, utslipp av kjemikalier og avfall til luft, vann og jord



Stoppe klimaendringene

Vy har innarbeidet tiltak mot klimaendringer i sin strategi og med gode kundeopplevelser og bransjeledende innovasjon styrker vi enkeltpersoners og institusjoners muligheter til å velge klimavennlig

Vy jobber hver dag for at reise- og tjenestetilbudet skal bli bedre, slik at det blir enklere å velge kollektive og miljøvennlige løsninger. Produktene våre bidrar til mindre trafikk i og rundt byene, og vi ønsker alltid å gi kundene våre gode opplevelser med høy punktlighet og forutsigbarhet. Hver dag bidrar vi til å løse reisebehovene til nesten 460 000 mennesker på en klimavennlig måte – og mer skal det bli. Hver tur teller!

Kundetilfredshet som temperaturmåler

Vy måler jevnlig kundetilfredsheten. Det er en viktig indikasjon på om vi klarer å møte kundenes ønsker og behov, og være et konkurransedyktig alternativ til andre transportformer. Resultatene brukes aktivt til å forbedre tilbudet til kundene, samt tas inn i opplærings- og rekrutteringsprogrammet for medarbeidere i buss og tog.

Et utfordrende år for togvirksomheten

I 2022 har vi opplevd mange utfordringer på infrastrukturen både i Vest, Øst og på Gjøvikbanen. Etter to år med gode punktlighetstall på den norske jernbanen, gikk punktligheten for 2022 ned både for persontog og godstog. Punktligheten endte på 85 prosent for persontog (Norge) og 88 prosent for godstog.

Det er krevende for kundene, som ikke får det de forventer, og det er også krevende for medarbeiderne våre, som for ofte blir stående i vanskelige kundesituasjoner.

For å bedre situasjonen jobber vi i flere spor; vi jobber tett mot Bane NOR som er ansvarlig for infrastrukturen for å forbedre punktligheten. I tillegg jobber vi med raskere og enklere kundekommunikasjon gjennom Vy-appen og på Vy.no.

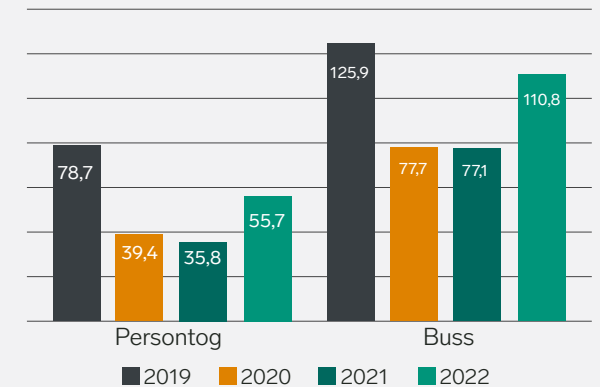
Vi er glade for å se at vi får god score på hvordan kundene opplever møtene med medarbeiderne våre, og informasjonen de får underveis. Jernbanedirektoratet gjennomfører kvartalsvise kundetilfredshetsundersøkelser om bord i togene (første kvartal ble avlyst på grunn av pandemien). Resultatene viser at samlet kundetilfredshet blant togkunder på Østlandet i 2., 3. og 4. kvartal, har ligget på 78, 79 og 78 poeng (skala 0-100). Med tanke på at dette er noen av Norges mest trafikkerte togstrekninger, er dette gode resultater. For togkundene på Vestlandet inkludert Bergensbanen, har tilfredshetsscoren ligget på 79, 80 og 82 i samme tidsperioder. De mest fornøyde kundene finner vi på Gjøvikbanen, med vekst fra 80 til 83 poeng gjennom året. Det er verdt å nevne at Gjøvikbanen og Vest er best i klassen av alle togselskapene som har kontrakt med Jernbanedirektoratet.

Kundetilfredshetsindeksen (KTI) er beregnet som et gjennomsnitt av seks områder, og Vy scorer generelt høyt på områdene renhold, informasjon på toget og ombordspersonalet. Alle operatørene har utfordringer når det gjelder informasjon ved avvik, og dette området jobber vi i Vy med å forbedre.

Årets undersøkelse om sommeravvik, viser at det store arbeidet som er lagt ned for å sørge for riktig, rask og nyttig informasjon, gir positive resultater. Undersøkelsen viser økning i kundenes tilfredshet med informasjon ved avvik. Dette er en svært krevende oppgave som fordrer stor innsats fra mange parter og et tett samarbeid mellom blant annet Vy og Bane NOR. Informasjonen skal gå ut både raskt og riktig til togpersonell og til kundene, den skal være koordinert på skjermer i togene og på stasjonen, over høyttalere, i app og på Vy.no.

I Sverige viser Trafikverkets undersøkelse for å følge opp og evaluere hvor fornøyde passasjerene er med den innkjøpte trafikken, at over 80 prosent av Vy Tågs passasjerer er fornøyde med reisen, noe som er en positiv økning fra forrige måling. Det som skiller seg mest ut i undersøkelsen på alle strekninger, er hvordan de ansatte om bord oppfattes. De får veldig høye karakterer der noen strekninger når full pott på 100 prosent. Avhengig av linjen gir 92-100 prosent av reisende positive tilbakemeldinger om våre ansatte.

Antall reiser i Norge og Sverige (mill.)



Positiv trend på antall reisende

2022 har vært et utfordrende år på mange måter. Det startet med et nedstengt samfunn og svært få passasjerer i våre tog og busser våre. Vi har sett gradvise forbedringer gjennom året, men antall reiser ligger fortsatt under nivåene vi hadde i 2019, som er det normalåret vi sammenlikner oss med.

I 2022 havnet vi 16 prosent under 2019-nivå for togtrafikk i Norge. Dersom vi sammenlikner tallene med 2021, havnet vi 58 prosent over i Norge. Dette er en positiv trend og vi har stor tro på at dette fortsetter, så vi kan ønske enda flere kunder velkommen tilbake til togene våre!

I Sverige har interessen for å velge tog økt kraftig siden pandemien var over, og sommeren 2022 var antall turer med Nattåget Norrland rekordhøyt. Selv i jule- og nyttårsferien, har reisevolumet vært på et høyt nivå. Sammenlignet med 2021 har antall turer økt.

Etter endt pandemi, har bussvirksomheten gjort en målrettet innsats og fått omtrent alle kundene tilbake. I desember måned, var reisevolumet på 99 prosent av det siste normalåret før pandemien.



Flere togreisende i Sverige

Vy Tåg AB jobber målrettet for å øke antall forretningsreiser med tog – både regionreiser og langturer med nattoget. Gjennom ulike insentiver hjelper vi bedrifter og organisasjoner med å gjøre en klimasmart overføring av reiser fra bil og fly til tog.

Vi har også jobbet spesielt for å øke reiselivet på enkelte strekninger. Ett eksempel er at vi har utarbeidet gode løsninger i bookingsystemet, og funnet passende samarbeid som gjør det enkelt for forretningsreisende som ønsker å ta nattog fra Stockholm mot Skellefteå. Nå kan vi tilby en jevnere og mer komfortabel reise på denne ruten med tilpassede bussforbindelser fra Bastutråsk videre til Skellefteå, og også tilby reisende frokost på kjøpet.

Gjennom året har det vært en stor vekst i antall reisende med Norrtåg. I juli lå reisenivået 6,5 prosent høyere enn tilsvarende periode i normalåret 2019. Totalt sett for 2022, lander Norrtåg på samme nivå som 2019. Vi forventer en ytterligere økning i 2023.

Det er flere årsaker til den gode veksten i Norrtåg. På visse strekninger har prisen blitt redusert for å få reisende til å velge toget fremfor bilen, og det har vært aktiv markedsføring av togtilbudet. I tillegg valgte mange svensker ferie innenlands og drivstoffprisene for bilistene ble høyere, noe som også medvirket til en positiv utvikling for Norrtåg.

Også Nattåget Norrland hadde flere reisende i 2022, med en stor økning frem til august og nivåer tilsvarende 2019 ut året.

Åpning av Follobanen

11. desember 2022 åpnet Follobanen, det største løftet i norsk jernbane siden Gardermobanen åpnet i 1998. Etter en investering på 36 mrd. og 13 års arbeid fra Bane NOR, kunne den nye dobbeltsporede ekspresslinjen mellom

Ski og Oslo endelig tas i bruk. Med en reisetid på bare 12 minutter mellom Ski og Oslo ble by og forstad knyttet tettere sammen. Vy jobbet grundig for å gi et forbedret togtilbud til samtlige togkunder i Østfold og Follo, og i tillegg til hyppige avganger på Follobanen, fikk blant annet kundene i Rakkestad flere avganger på hverdager. Østfoldbanens lokallinje L2 fikk dobbelt så mange avganger per time på hverdager, noe som skal bidra til større fleksibilitet i folks hverdag.

Dessverre ble gleden kortvarig, da banen måtte stenge 19. desember. Banen forble stengt ut året, og vi håper vi kan se tilbake på dette som en kortvarig hendelse. Follobanen vil påvirke folks hverdag til det positive og vi ser frem til at den åpner igjen.

Nye tjenester gjør kundereisen enklere og mer behagelig

Å reise miljøvennlig skal være enkelt, og vi jobber kontinuerlig med å gi gode kundeopplevelser i Vy sine kanaler. Samtidig lanserer vi nye tjenester som gjør reisen enklere og mer behagelig. Vi vet at dette er viktig for å få folk til å velge kollektivt i stedet for bil, og i 2022 har vi lansert mye nytt til kundene våre. Noe av dette er:

- **Nytt produkt på Bergensbanen: Pluss Natt**
- **Appen finner ut hvor i landet du er** (geolokasjon) for fylkeskommunale billetter, eks. Ruter, Brakar og ØKT. Det skal gjøre det tydeligere for kundene våre at de også kan kjøpe billetter fra andre transportselskap i Vy-appen.
- **Selvbetjent bestilling av rullestolplass.** Bestillingen per nå er begrenset til app og Bergensbanen, men målet er etter hvert å lansere på web, og på flere stasjoner.
- **Selvbetjent bestilling av sykkelplass på strekningen Oslo - Göteborg.**

- **Nytt design og snarveier til de viktigste oppgavene for kundene på vy.no.**
- **Planlagte og oppståtte avvik i reisesøk på app.** Dette vil hjelpe kundene med å få oppdatert avviksinformasjon og gi de bedre forutsetning for å ta alternative reisevalg når det er avvik i transporttilbudet.
- **Selvbetjent endring av reise.**
- **Informasjon ved alternativ transport på billetten.**
- **Forbedringer for Smartpris-kunder.** Fra åtte til to klikk for kjøp av Smartprisbillett.
- **Smartpris til hele Østlandet.**
- **Lydguide på Bergensbanen.** Voice of Norway er en lydguide som gir brukeren tilgang på utvalgte historier underveis på Bergensbanen, knyttet til spesifikke posisjoner.
- **Taxitjenesten** er nå utvidet til 65 taxiselskap.
- **Kundeprogrammet Grønn reise:** lansert i Norge i 2021 og nå er det også rullet ut i Sverige. Her kan medlemmene se hvor mye de sparer miljøet ved å reise kollektivt i vår Co2-kalkulator. I Norge har vi 320 000 medlemmer, i Sverige 23 000 medlemmer.

Vy-appen nådde 4,1 millioner nedlastninger i 2022, og 476 000 av dem skjedde i 2022. I juni hadde vi rekord i antall brukere av appen, med hele 830 000. Det siste halvåret hadde vi ca. 790 000 brukere hver måned, noe som er en økning på rundt 26 prosent sammenlignet med samme periode i 2021. Totalt sett har appen, sammen med Vy.no, rundt 2 millioner brukere hver måned.

Kundene liker Vys fleksible togbilletter

Da korona kom, etterlyste kundene mer fleksible billettalternativer for hverdagsreiser. Vy lanserte derfor Smartpris som pilot i 2021, og i 2022 ble billettalternativet

implementert på hele Østlandet. Jo mer du reiser i en 30-dagersperiode, jo billigere blir billettene og du betaler aldri mer enn prisen for månedskortet. Du slipper dermed å tenke på hva som lønner seg, siden du får den beste prisen uansett.

Over 10 000 personer testet løsningen, og etter gode tilbakemeldinger, lanserte vi Smartpris for togreisende på hele Østlandet i som del av Vys ordinære billettportefølje.

Det er vanskelig å estimere inntektseffekten av Smartpris, siden pandemien gjør sammenlikningsgrunnlaget usikkert. Likevel ser vi tydelige indikasjoner på at Smartpris gir en positiv inntektseffekt. Men minst like viktig er det at kundene setter stor pris på Smartpris. 83 prosent ønsker å bruke Smartpris videre, og 74 prosent sier de er fornøyd med tilbudet. Vi ser også at utviklingen i totale billettinntekter der Smartpris er tilgjengelig, har vært positiv.

Den fleksible billetten har blitt en viktig del av billettporteføljen. 1,54 millioner Smartprisbilletter er solgt i Vy appen siden utrulling på Østlandet i mars. Foreløpig kan Smartpris brukes på hele Østlandet, men kun dersom du pendler med tog mellom to faste stasjoner hvor én av stasjonene er utenfor Ruters takstområde.

Fornøyde busskunder

I Sverige hadde Vy Buss Bus4You de mest fornøyde kundene for 12. år på rad i den årlige undersøkelsen gjort av Svensk Kvalitetsindex. Vy Flygbussarna inntok førsteplassen i kategorien «bakketransport», da Service Score i 2022 kåret selskapene som gir kundene best service basert på deres forventninger. Kategorien omfatter busselskaper, selskaper innenfor jernbanetransport og kollektivtransport i det svenske markedet.

I løpet av høsten ble det gjennomført en stor investering i Vy Buss Sverige under navnet «Det gode vertskap». Godt vertskap er en filosofi som handler om å få folk til å føle seg velkomne og har tidligere blitt implementert i Vy bus4you. En filosofi som på mange måter også har dannet grunnlaget for merkets høye kundetilfredshet de siste elleve årene. Denne gangen fikk alle i Vy Buss Sverige delta på forelesning og workshop med forfatter og foreleser Jan Gunnarsson, om kunsten å få mennesker til å føle seg velkommen. Siden Vy Buss Sverige er en større organisasjon, spredt over rundt tjue områder i Sverige, var foredragene ikke bare lærerike, men også en fin mulighet for kolleger til å møtes og utveksle erfaringer om kundeservice og vertskap. Planen er å fortsette å jobbe med «Det gode vertskap» i året som kommer.

I Norge var Vy express årets klatrer på Norsk Kundebarometer, og klatret 40 plasser fra 124. plass i 2021 til 84. plass i 2022. I bransjen ble Vy express rangert som nummer ni av 16 persontransportbedrifter. I 2022 oppnår ekspressbussvirksomheten vår en svært høy kundetilfredshet på 85 poeng. Dette er et godt bevis på at medarbeiderne våre lykkes daglig i å skape gode kundeopplevelser.

Forbedringsprisen 2022 gikk til Flygbussarna og Bus4you i Sverige

Vy delte for første gang ut en intern forbedringspris i år. Hensikten er å vise frem personer og tiltak som skaper forbedringer for kunder og ansatte. Historiens første pris gikk til Vys svenske busselskap Flygbussarna og Bus4you. Flygbussarna mistet 99 prosent av omsetningen nærmest over natten da pandemien kom, og Bus4you så antallet reisende, og dermed omsetningen, stupe. Antallet medarbeidere måtte reduseres og ruter måtte innstilles. Det ble lagt en betydelig innsats i å bygge opp igjen den kommersielle virksomheten i Sverige etter pandemien. Blant annet gjennom forbedring av tilbudet til kundene og utvikling av medarbeiderne, kom virksomheten styrket ut av pandemien. Flygbussarna er fortsatt godt under nivået på antall reisende sammenlignet med 2019, men fortjenestemarginen er økt. I Bus4you er volumet nå høyere enn i 2019.

Arbeid med universell utforming

Det skal være enkelt å reise med Vy. Vi jobber derfor med å sikre at våre produkter og tjenester tilfredsstiller kravene til universell utforming slik at vi har løsninger som gir god tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Vi har kontakt med organisasjoner for de med funksjonsnedsettelse og andre eksterne aktører på området, og er med i Jernbanedirektoratets «Toggruppen for universell utforming».

I 2022 har vi blant annet samarbeidet med Bane NOR om å ta frem en ny type stasjonsbasert rullestolrampe for lavgulvstog. Vi har gitt innspill til Norske Tog i anskaffelse av nytt lokaltogetmateriell (type 77) og vi har jobbet med tilpasning av vy.no og Vy-appen i forbindelse med nytt EU-

direktiv.

Vy Buss kjøper alle rute- og ekspressbuss i tråd med regelverket for universell utforming. Vy Buss har i 2022 styrket opplæringen med nytt e-læringskurs for personell med sikte på økt kompetanse og korrekte holdninger overfor reisende med nedsatt funksjonsevne. Det er intensivert vedlikehold av teknisk utstyr i bussen samt gitt praktisk opplæring i bruk som skal sikre korrekt betjening av utstyret. Vy Buss samarbeider med utvalgte interesseforeninger som representerer ulike brukergrupper for å ivareta kvaliteten på våre leveranser.

Vi jobber videre for å utvikle et dør-til-dør-tilbud

De siste årene har Vy tatt flere steg for å tilby kundene våre et dør-til-dør-tilbud. Tjenester som bestillingsbussene, gjør det enklere for kundene våre og er viktige tillegg til kjernevirksomheten vår.

Vybil er også et eksempel på en tjeneste vi lanserte for å bidra til færre biler på veiene gjennom bildeling. Dessverre gjorde pandemien det utfordrende for Vybil i etableringsfasen og i en kollektivbransje som allerede tapte mye penger under pandemien, kunne ikke Vy prioritere en investering som ikke ville være lønnsom før om flere år. Derfor så vi oss nødt til å utvikle denne tjenesten i 2022.

Taxitjenesten i Vy app er nå utvidet til 65 taxiselskaper og er tilgjengelig i de aller fleste fylker. Tjenesten tilbyr sammenligning av pris når det er flere taxiselskap tilgjengelig, og man kan bruke kart for å plote inn hentested og følge taxiens posisjon før den ankommer. Vi har hatt 33 000 unike brukere av tjenesten. 33 prosent er forhåndsbestillinger og 39 prosent av turene ender med sluttpris under makspris, som er det reserverte beløpet. Brukerne av tjenesten er fornøyde og scorer taxiselskapene høyt.

Vy satser på bærekraftig reiseliv

Vy satser på utvikling av et bærekraftig reiseliv basert på kollektivtransport som en forsterkning til kjernevirksomheten. Dette gjør vi blant annet gjennom de deleide selskapene Fjord Tours Group og Flåm Utvikling. Sammen arbeider vi kontinuerlig med å få flere reiselivskunder over på bærekraftige transportmidler, blant annet ved utvikling av attraktive reiselivskonsepter og -pakker basert på transport med tog, buss og båt i samarbeid med lokale reiselivsaktører. Reiselivspakkene utvikles i Fjord Tours og gjøres tilgjengelige via deres digitale, dynamiske reiselivsportale.

I desember 2022 kjøpte Fjord Tours Group ut resterende aksjer (26 prosent) i datterselskapet Fjord Tours AS. Fjord Tours Group har også deltatt i etableringen av et nytt, lokalt reiselivsselskap i Hardanger, Book Hardanger AS, og har en eierandel på 33 prosent i selskapet. Målet er at det nye selskapet skal bidra til å samle og styrke det lokale reiselivet, og øke turistvolumene i regionen.

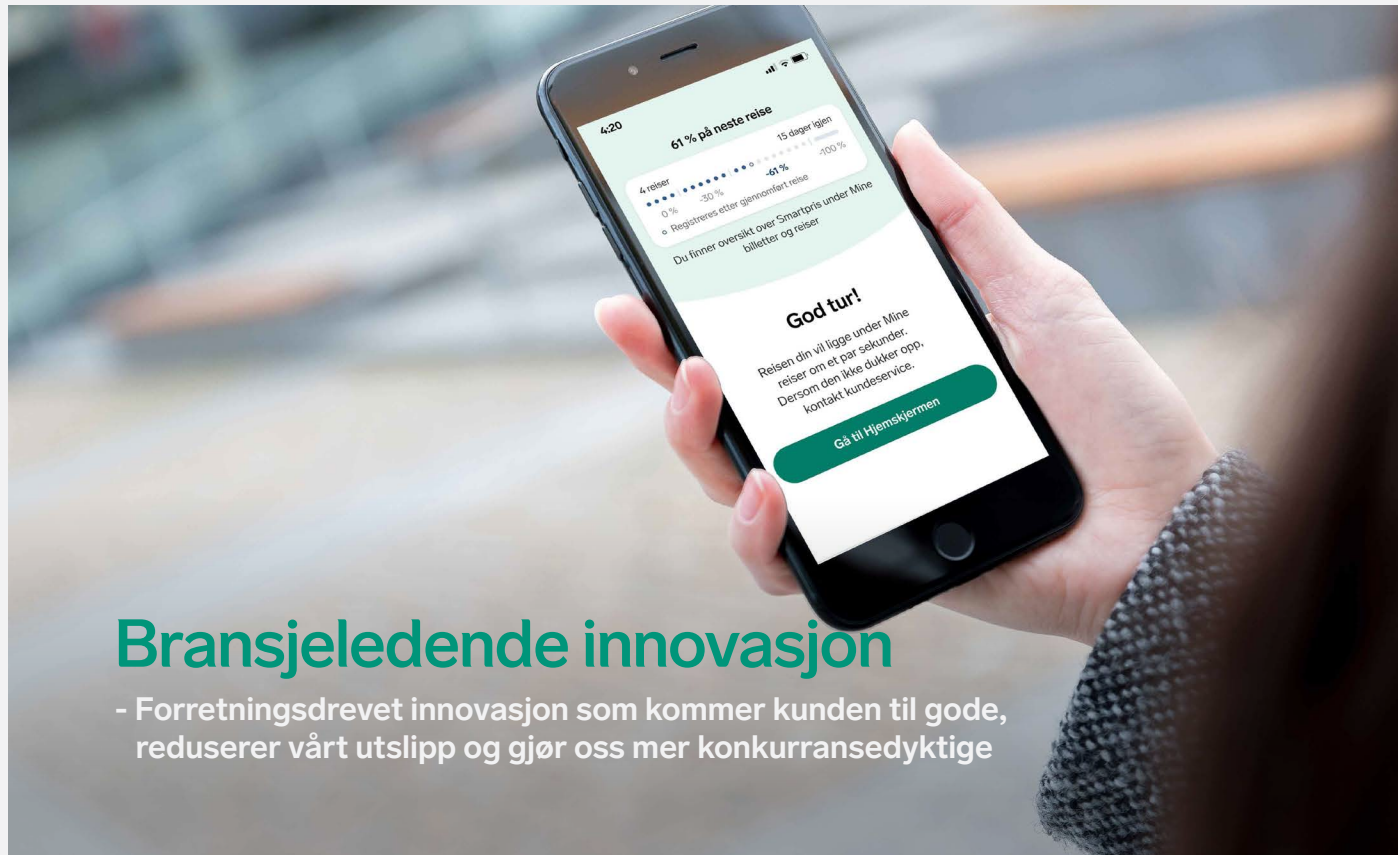
Vekst i godstransport i Europa

CargoNet har gjennom 2022 transportert norsk sjømat fra Narvik i Nord-Norge til Padborg sør i Danmark. Dette som et supplement og alternativ til togene mellom Narvik og Oslo. Et fullastet sjømattog har plass til om lag 700 tonn sjømat og kan med daglige avganger fjerne over 10 000 trailerturer og redusere CO2-utslipp med over 20 000 tonn i året. Det er en ambisjon å øke ukentlige avganger med fersk sjømat fra Narvik i løpet av 2023 i takt med etterspørsel og vekst i norsk sjømateksport, men på grunn av begrensninger på broene i Danmark, vil togene gå til Malmö. Returen til Norge går direkte til Oslo med importvarer, hvor dagligvarer og annet gods lastes opp til Nord-Norge.

Det er vekst i bærekraftig godstransport på bane i Europa. CargoNet har derfor jobbet aktivt for at mer grenseoverskridende gods skal gå fra vei til bane ved å forbedre sitt rutetilbud mellom Skåne og Oslo. Dette understøtter økende volumstrømmer på tog mellom Norge og Europa. Veksten fortsatte i 2022, og på tross av en mer avventende økonomisk situasjon forventes det også videre vekst i 2023. CargoNet styrker kapasiteten med flere avganger mellom Oslo og Gøteborg, samt økt kapasitet mellom Oslo og Skåne. Gods som blir fraktet på tog inn til Norge, fraktes ofte videre på tog innenlands og bidrar dermed til mer miljøvennlig transport og økt trafikksikkerhet. Det samme gjelder eksport av varer ut av landet.



MS Vision of the Fjords



Bransjeledende innovasjon

- Forretningsdrevet innovasjon som kommer kunden til gode, reduserer vårt utslipp og gjør oss mer konkurransedyktige

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer (KPIer)	Status 2022	Måltall 2023
Utslipp av CO2-ekvivalenter per setekm buss	24,8	24,5
Utslipp av CO2-ekvivalenter per tonnkm gods	4,6	4,1
Energi kwh/bruttotonnkm tog Norge	48	40

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET

God helse
Gjennom grønne transportalternativ bedrer vi luftkvaliteten og reduserer antall kjøretøy på veiene

9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR

Bærekraftige byer og samfunn
Vy bidrar til å utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur. Vy jobber med mer effektiv bruk av ressurser og økt bruk av rene og miljøvennlige teknologiformer

12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON

Ansvarlig forbruk og produksjon
Vy skal minske ressursbruk, miljødeleggelse og klimagassutslipp. Redusere avfallsmengden, utslipp av kjemikalier og avfall til luft, vann og jord

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE

Stoppe klimaendringene
Vy har innarbeidet tiltak mot klimaendringer i vår strategi og med gode kundeopplevelser og bransjeledende innovasjon, styrker vi enkeltpersoners og institusjoners muligheter til å velge klimavennlig

17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE

Samarbeid for å nå målene
Vy bidrar til velfungerende partnerskap mellom enhetene i samferdselssektoren og vi vil bidra til bærekraftig utvikling. Vi er også medlem av ulike organisasjoner som jobber sammen for å redusere Norges klimagassutslipp

Norges mål er ifølge klimameldingen å mer enn halvere utslippene i transportsektoren innen 2030. Selv om Vys viktigste klimabidrag er å få flere til å velge kollektive og miljøvennlige løsninger, jobber vi også kontinuerlig med å redusere våre egne direkte utslipp og utslipp fra våre leverandører.

Forbruk av fossilt drivstoff i buss- og godsvirksomheten er vår største kilde til klimautslipp. Vi arbeider derfor for å gå over til nullutslippsløsninger og å kjøre mer energieffektivt. Vy sine utslipp av klimagasser ble betydelig redusert i 2020 og 2021, men utslippet har økt i 2022. Vygruppens totale klimagassutslipp fra transport økte med 26 prosent i 2022, sammenliknet med 2021. En økning i klimagassutslipp kommer som følge av økt aktivitet og flere kjørte busskm, persontogkm og godstogkm. En annen årsak er at våre oppdragsgivere innenfor buss av økonomiske hensyn har bestemt at bruken av biodiesel skal reduseres med overgang til vanlig diesel. I 2021 hadde Vy buss en andel biodiesel på 35 prosent. Denne er dessverre redusert til 21 prosent i 2022. Tiltak for å redusere egne utslipp fremover vil være overgang til nyere og mer energieffektive busser og tog, samt mer energieffektiv kjøring.

Norge har et omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk. Et omsetningskrav betyr at en viss andel av fossilt drivstoff skal erstattes med biodrivstoff i løpet av et år, og det er den som omsetter drivstoff som skal sørge for dette. I 2021 og 2022 var omsetningskravet for veitrafikk på 24,5 prosent. For å oppfylle kravet, må omsetterne sørge for at 24,5 prosent av den totale mengden drivstoff til veitrafikk per år består av biodrivstoff.

Selv om Vy sin bruk av biodrivstoff har blitt redusert og våre utslippstall øker, er Norges totale omsetning av biodrivstoff lik. Norges totale klimagassutslipp knyttet til bruk av biodrivstoff øker dermed heller ikke.

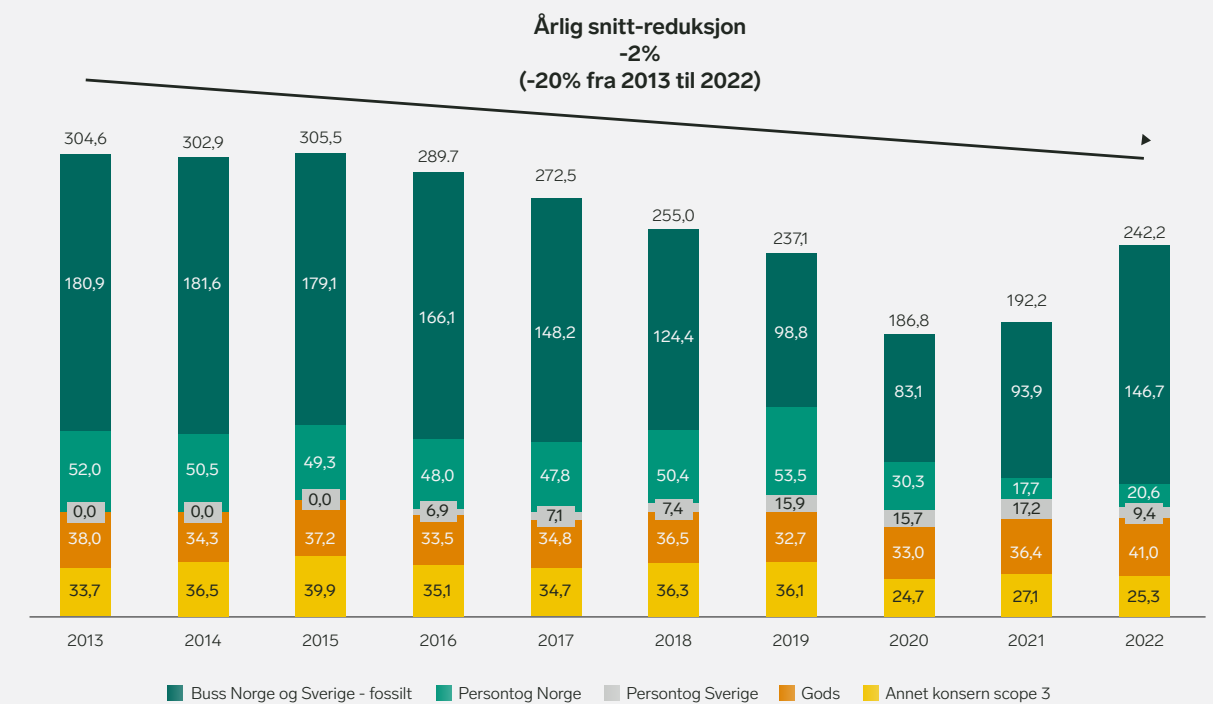
Ved at Vy vokser innenfor miljøvennlig transport, vil våre egne utslipp øke noe. Samtidig vil besparelsen for samfunnet sammenliknet med alternativ transport, som privatbil og lastebil, øke betraktelig. For 2022 er denne besparelsen beregnet til 687 000 tonn CO2-ekvivalenter, noe som tilsvarer de årlige klimagassutslippene til rundt 350 000 biler. I snitt blir 600 biler erstattet av et fullt tog i rushtrafikk. Utover direkte klimarelaterte utslipp, avlastet godsvirksomhetens (CargoNet) containerpendler veiene for om lag 236 000 lastebilturer i 2022. Dette tilsvarer rundt 640 trailere daglig (effekt av volumer fraktet med industritog kommer i tillegg)

Vy kjøper strøm med opprinnelsesgarantier til drift av elektriske person- og godstog. Dette gir en garanti for at elektrisiteten vi bruker blir produsert som fornybar kraft ved norske vannkraftverk. Nesten alle våre tog har også muligheten til å generere og sende strøm tilbake til strømmettet ved bremsing. Strømforbruket til Vy Tog i Norge er redusert med ca. 17 prosent med strøm generert fra bremsing.

Vi benytter to ulike beregninger av klimagassutslipp fra strømforbruk i vår rapportering: 1) Lokasjonsbasert metode som beregner utslipp med hensyn til hvor elektrisiteten er produsert, hvor vi i vårt regnskap har tatt utgangspunkt i norsk og svensk strømmiks, og 2) markedsbasert metode

Vygruppens klimagassutslipp 2013 – 2022

Absolutte utslipp (lokasjonsbasert), 1000 tonn CO2e, Scope 1, 2 og 3 uten biogent CO2 utslipp fra biodiesel



som hensyntar opprinnelsesgarantier slik at, i vårt tilfelle, utslippskoeffisient knyttet til 100 prosent fornybar energi benyttes for strøm det er kjøpt opprinnelsesgarantier for. For strøm uten kjøp av opprinnelsesgarantier benyttes utslipp fra strøm iht. varedeklarasjon for strømleverandører fra NVE. I begge tilfelles benyttes «well to wheel» slik at utslipp knyttet til produksjon av energien også er inkludert. Medregnet opprinnelsesgarantiene øker besparelsen med 3 643 tonn CO₂-ekvivalenter. For mer detaljer, se kapitlet «Klimaregnskap» i årsrapporten.

Reduserte utslipp fra tog

For persontog i Norge er klimagassutslippene (Scope 1 og Scope 2, uten biogent utslipp) redusert med 60 prosent i 2022 sammenliknet med 2019, hovedsakelig som følge av at vi fra juni 2020 kun har kjørt elektriske persontog, helt uten dieselstrekningene på Nordlandsbanen, men også på grunn av 1 prosent lavere energiforbruk per kjørte setekilometer for el-tog i 2022 sammenliknet med 2019. Godsvirksomheten har økt utslippene med 25 prosent sammenliknet med 2019, i hovedsak på grunn av økt produksjon (økt frakt av tonnkm) og økt forbruk av diesel. Utslippene er i stor grad påvirket av hvilke ruter som kjøres, samt kombinasjonen av diesel og elektrisk drift. I 2022 er det relative elektrisitetsforbruket (kWh per netto tonnkm) 6 prosent lavere sammenliknet med frakt av gods på el-tog i 2019.

CargoNet arbeider kontinuerlig med forbedring av fotavtrykket på ytre miljø, dette er også etterspurt av deres kunder. Selskapet har i slutten av 2022 mottatt nye lokomotiver som vil erstatte eldre diesellokomotiver med langt mer energiokonomiske alternativer på Nordlandsbanen, og vil i løpet av kommende år motta flere nye elektriske lokomotiver som vil erstatte eldre materiell. De nye lokomotivene vil ha tilbakemating av elektrisitet til nettet ved bremsing. CargoNet vektlegger energiokonomisk kjøring og prioriterer dette i føreropplæringen. Temaet får oppmerksomhet på lokomotivførersamlinger og gir ytterligere effekter i form av redusert energiforbruk.

Også på terminalsiden foregår det en løpende fornyelse av

maskinparken. Nyanskaffet materiell møter de strengeste og nyeste miljøkrav. I løpet av 2022 er det anskaffet flere nye terminalmaskiner, og ytterligere flere vil bli levert i løpet av 2023. CargoNet forventer i løpet av 2023 å starte test av elektriske terminalmaskiner i samarbeid med leverandør. På Alnabruterminalen, og Trondheim, er nå alle våre arbeidsbiler elektriske, og det er etablert gode lademuligheter for kjøretøyene. Andre biler som CargoNet benytter i sin drift, skiftes løpende ut til elektriske biler.

Vy Buss i front for elektrifisering

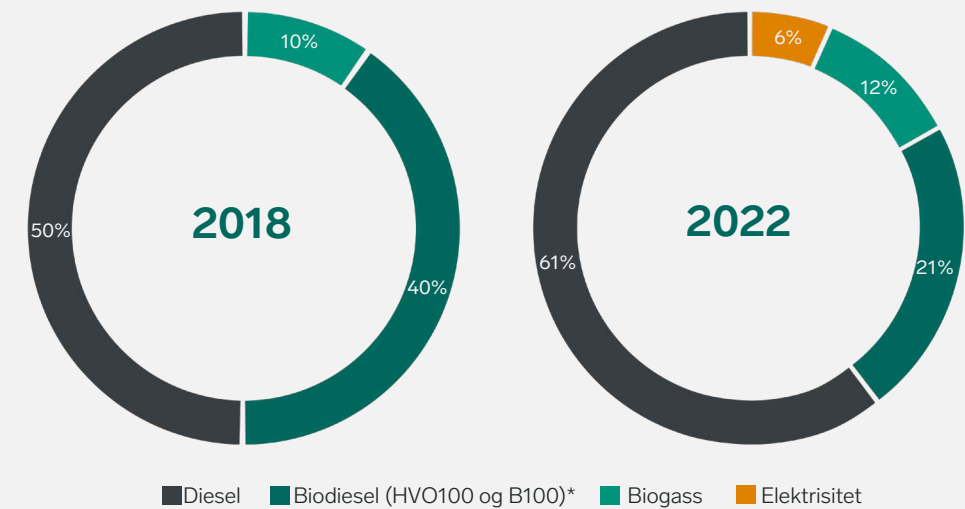
Vy ønsker å sette en standard for bærekraft og være pådriver i positiv retning, slik at fremtidens reisende vil møtes med et mer klimavennlig tilbud. I 2022 har Vy sin kommersielle bussenhet gått i front for elektrifisering av bussflåten, og fått levert ni nye elektriske turbusser. Introduksjonen av elektriske busser er kun i oppstartsfasen, og målet er en bussflåte som ikke forurensar.

Vy buss er Norges største kommersielle bussaktør, derav følger et stort samfunnsansvar. Ved å elektrifisere bussflåten setter vi en standard i bransjen og bidrar til at flere konkurrenter og samarbeidspartnere tar miljø og klima på alvor. Vy kommer ikke til å stoppe her, men ønsker kontinuerlig å teste ny og ledende teknologi, spesifikt innovasjon som bidrar til å få ned CO₂-utslipp.

Vy Buss fikk i februar 2022 tildelt kontrakt for busstjenester i Kongsberg og midt fylket som medfører at området skal kjøres 100 prosent elektrisk. Oppdraget utgjør ca. 3,9 rutekilometer som skal betjenes av 94 busser. Brakar har beregnet at med denne reduksjonen reduseres utslippene med 4,5 tonn CO₂-ekvivalenter. I tillegg vil lokal luftkvalitet bedres betraktelig med lavere utslipp av NOX og partikler. Det er særlig viktig for Kongsberg by.

Regjeringen vedtok våren 2021 en ny klimaplan hvor de krever at offentlig kjøp av transporttjenester fra 2025 skal baseres på at alle bybusser skal være utslippsnøytrale.

Andel diesel, biodiesel*, biogass og elektrisitet (i % av antall setekilometer)



Note: Biodiesel* = HVO100 (produsert av avfall som primært stammer fra fiske- og kjøttindustrien) og B100 (biprodukt av rapsfremstilling hvor halvparten av rapsfrøene blir produsert til dyrefôr).

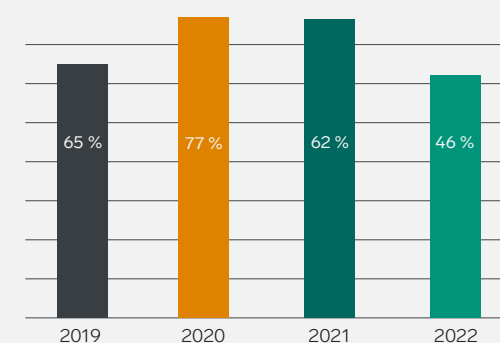
Dette vil nok i hovedsak kreve el-drift. De seneste anbudene viser også en betydelig overgang til elektrisitet, spesielt i Osloregionen. Videre har eksempelvis Viken (Ruter) satt seg mål om kun utslippsfrie busser fra 2028.

Energiforbruk i bussvirksomheten

Utslipp av klimagass fra Vy Buss virksomhet er betydelig redusert de senere år. Hovedårsaken er overgang til mer fornybar energi i bussvirksomheten. I tillegg har vi tatt i bruk flåtestyringssystem, som blant annet registrerer drivstofforbruk, tomgangskjøring og kjøreadferd.

En strek i regningen i 2021 var økt veibruksavgift på biodrivstoff i Norge, som medførte en økning på ca. 25 prosent i prisene. Dette har ført til at flere av våre oppdragsgivere har valgt å gå tilbake fra HVO til autodiesel. Konsekvensen av dette, er at vår andel av kjørte kilometer med utslippsfritt drivstoff, er redusert fra 77 prosent i 2020 til 62 prosent i 2021, og helt ned til 46 prosent i 2022. Dette til tross for at el-buss er økt fra ca. 2 mill. km i 2020 til 9,2 mill. km i 2021 og 12,2 mill. km i 2022. I 2023 vil andelen øke marginalt grunnet flere el-busser.

Buss - andel vognkm. kjørt med HVO/biodiesel/gass/elektrisitet



Vi har redusert vårt klimagassutslipp fra leverandører (Scope 3)

Vy rapporterer på våre leverandørers klimagassutslipp i henhold til den internasjonale standarden for klimarapportering, Greenhouse Gas Protocol, Scope 3. I 2022 har Vy videreutviklet beregningene for Scope 3, som nå omfatter punktene under inkludert i tidligere årsrapporter:

- Buss for tog i Norge og Sverige
- Reise med fly og taxi for ansatte
- Well to tank (indirekte) utslipp fra produksjon av drivstoff
- Utslipp fra tjenester som hotell, tekstiler, vedlikehold og tjenester

Nye av året:

- Utslipp fra produksjon og vedlikehold av persontog, godstog og busser
- Vask og renhold buss og tog
- Kontorlokaler (leie, lys, varme, felleskostnad, husleie)
- Drift av IT infrastruktur

Alternativ reise (buss for tog i Norge) hadde i 2022 et klimagassutslipp på ca. 7 600 tonn CO₂-ekvivalenter, en nedgang på fem prosent fra 2020. Utslipp fra alternativ reise hadde dermed et utslipp tilsvarende fem prosent av utslippene fra Vy gruppens utslipp i 2022 (scope 1 og scope 2, uten biogent utslipp). Samlet utslipp av Scope 3 i 2022 er beregnet til 25 300 tonn CO₂-ekvivalenter for aktiviteter tilknyttet konsernet, og rundt 68 200 tonn CO₂-ekvivalenter for produksjon og vedlikehold av tog og busser samt well to tank-utslipp fra produksjon av drivstoff. Scope 3-utslipp fra aktiviteter tilknyttet konsernet utgjør om lag 17 prosent



Våre nye elektriske turbusser



Buss på vei inn i vår nye Svanemerke vaskehall på Hamar

av våre utslipp fra egen drift (Scope 1 og 2, uten biogent utslipp, lokasjonsbasert metode).

Vy kåret til en av årets klimavinnere

Av i alt 100 norske bedrifter, var Vy en av de få som nådde til topps i PwCs klimaindeks i 2022. Vy var blant de ti som fikk toppscore i indeksen. PwCs klimaindeks er basert på offentlig tilgjengelig informasjon om hvordan Norges 100 største selskaper jobber med klima.

Klimaindeksen vurderer selskapene på bakgrunn av historiske data knyttet til selskapenes utslipp av CO₂ og andre klimagasser, mål om klimagassutslipp fremover i tid, hvilke kilder til klimagassutslipp som er med i selskapenes mål og beregninger, og hvilke utslippskutt selskapene kan vise til de siste tre årene.

Minibuss 24-7 gjør TT-transporten i Oslo elektrisk

Minibuss 24-7 vant kontrakten om TT-spesial i Oslo og utfører transporten med 60 elektriske minibusser med oppstart i 2022. Dette er den første helelektriske kontrakten Vy sitt datterselskap har inngått. TT-transporten foregår over hele Oslo og gjennom hele døgnet. De profilerte minibussene synes godt i bybildet. For å sikre ladekapasitet, har Minibuss 24-7 satt opp en egen ladepark for alle kjøretøyene på Økern. Tilgangen på egnede elektriske løsninger for minibusser er betraktelig dårligere enn for storbuss eller personbiler. Overgangen til elektrisitet betyr for Oslo at 2,8 millioner kilometer årlig nå blir utslippsfrie.

Vymesterskapet bidrar til reduserte utslipp

Hvert år arrangerer Vy Buss et mesterskap for sjåførene i økonomisk, kundesvennlig og sikker kjøring. Målet er at sjåførene skal kjøre så trygt og miljøvennlig som mulig. I år startet 18 sjåfører med toppscore i miljø- og kundesvennlig kjørestil til finalen, fire svenske og 14 norske sjåfører.

Gode resultater oppnådd for Vy sine Svanemerke vaskehaller

I 2020 ble vår storbilvaskehall på Eidsvoll Norges første svanemerke vaskehall. I 2022 er også vaskehallerne på Hamar og Brumunddal blitt svanemerket. Svanemerket stiller strenge krav til vannforbruk og rensing av avløpsvannet. Vi har sett gode resultater av tiltakene knyttet til sertifiseringen: I 2022 sparte vaskehallen på Eidsvoll kommunen for tre millioner liter vann og over 85 prosent av vaskevannet ble gjenbrukt. Kravet fra Svanemerket er maks 270 liter vann per bussvask, og resultatet fra Eidsvoll er ca. 65 liter vann per bussvask. Svanemerkets krav inneholder også krav om å fjerne oljefraksjoner, tungmetaller og andre miljøgifter. Vy Buss har totalt 57 vaskehaller og vi ønsker å se på muligheten til å svanemerke flere fremover.

CargoNet fornyer lokomotivflåten

CargoNet har allerede fått levert to hybridlokomotiver av typen Stadler EURO DUAL. I starten av 2023 leveres ytterligere to lokomotiver av denne typen. Dette er elektriske

lokomotiver som også har en dieselmotor, og de er av de mest miljøvennlige lokomotivene som er tilgjengelig i markedet i dag. Lokomotivene kan benyttes både på elektrifiserte og ikke-elektrifiserte strekninger, og vil blant annet settes inn på strekningen Oslo - Fauske. Dette gir fleksibilitet og optimalisert ressursbruk ved at man bare trenger ett lokomotiv for å kjøre hele strekningen, og det vil også medføre reduserte utslipp når strekningen mellom Trondheim og Stjørdal blir elektrifisert. I tillegg vil det kommende år anskaffes flere Traxx-lokomotiver som erstatning for eldre lokomotiver og for å understøtte videre vekst. Disse lokomotivene mater tilbake noe av energien i togfremføringen til strømmettet, og er derfor mer energieffektive enn eldre lokomotiver. I løpet av kommende år, vil 13 nye lokomotiver komplett lokomotivflåten med nyere og mer energieffektive elektriske lokomotiver.

Nullutslipps løfteutstyr på CargoNet sine terminaler

CargoNet har et tett samarbeid med leverandørene av løfteutstyr på terminalene om utvikling og overgang til nullutslipps løfteutstyr. CargoNet har avtalt uttesting av prototyper av elektrisk løfteutstyr med oppstart i utgangen av 2023, og blir da den første terminaloperatøren i Europa som tester nullutslippsmaskiner produsert av leverandører i Europa med løftekapasitet på opptil 45 tonn. Vi er stolte av å få være med på denne utviklingen i en så tidlig fase.

CargoNet tester batterivogn for å kutte dieselforbruk

Hver dag transporteres store mengder frukt, grønnsaker, medisiner, sjømat og andre varer som trenger temperaturregulering på jernbanen. Under transporten bruker kjøleaggregatene i dag fossilt brennstoff (diesel) som energikilde. For å gjøre godstransport på jernbane enda mer miljøvennlig har CargoNet tidligere testet en ny type togvogn som lager og lagrer strøm som kan forsyne kjøleaggregatene med miljøvennlig energi og bidra til ytterligere reduksjon i CO₂ utslipp. CargoNet har startet opp et testprogram som skal pågå gjennom vinteren 2022-2023 for den nyeste typen vogn av denne type. Testprogrammet utføres i samarbeid med ASKO Transport.

Smartere togbillett får flere til å reise kollektivt

Rundt 20 prosent av kundene sier de reiser mindre med bil grunnet Vys fleksible billettkonsept Smartpris. Nesten 40 prosent av disse, sier de har minst to reisedager færre med bil i uken. Tall fra kundeundersøkelsen og reisedata indikerer at Smartpris sparer 850 000 bilreiser årlig (basert på spørreundersøkelse). Blant annet sier en av tre kunder at de reiser mer med tog på grunn av Smartpris. 83 prosent av disse, sier de reiser en dag i uken eller mer.

Verdens første store selvkjørende buss i rutetrafikk

Vy og Kolumbus lanserte i mai 2022 verdens første store selvkjørende buss i rutetrafikk i Stavanger. Prosjektet skal gå frem til mai 2024, og har fått mye oppmerksomhet, spesielt i utlandet. Den selvkjørende teknologien har innfridd over forventningene, og bussen har vært i stabil drift gjennom året. Over 9000 passasjerer har kjørt med bussen i løpet av 2022.

Bussen eies og driftes med operatør fra Vy, og er av de aller mest avanserte i sitt slag. Traseen der bussen kjører i Stavanger er svært kompleks, og ruten kjøres derfor med sikkerhetsfører om bord. For enklere traseer på deler av ruten, vil det i løpet av 2023-2024 trolig bli testet kjøring uten sikkerhetsfører om bord.

Prosjektet i Stavanger følger et utviklingsløp der det kontinuerlig jobbes med å utvikle teknologi og løsninger for en sikker, kundesvennlig og pålitelig autonom bussdrift.

Minst mulig avfall

Vy ønsker å bidra til å redusere mengden avfall. Dette gjøres først ved å hindre at avfall oppstår. Deretter skal avfallet gjenbrukes eller gjenvinnes om mulig. Det er viktig at avfallet ikke legges på avfallsdeponi eller brennes uten energitnyttelse. Målet er å stadig finne nye gjenbruksmuligheter og øke kildesorteringsgraden, blant annet gjennom:

- Kildesortering på togene, hvor papir blir resirkulert og restavfall energigjenvinnes
- Redusere plast ved matservering på togene og innvendig plast beskyttelse på nye busser
- Stille krav til å følge opp leverandører av verksteds- og renholdstjenester for å redusere kjemikaliebruk
- Øke grad av gjenbruk og gjenvinning av brukte uniformer

Bussvirksomheten har registrert et avfallsvolum på 1 181 tonn, en økning på ca. 10 prosent fra 2021. Kildesorteringsgraden er økt og ligger på 83 prosent. Vår godsvirksomhet har registrert avfallsvolum på om lag 100 tonn og en kildesorteringsgrad på nær 100 prosent. Renholdsvirksomheten (Agilia for Persontog) har registrert 91 tonn avfall med kildesorteringsgrad 25 prosent.

Det er ikke registrert vesentlige utslipp av kjemikalier eller lekkasjer knyttet til vår virksomhet i 2022.

Team Verksted, vår frittstående verkstedkjede, har avtaler for avfallhåndtering på samtlige verksteder og strekker seg langt for å resirkulere. Sandfanget i vaskehaller blir også tømt av Norva som behandler det som spesialavfall. Dette er et miljømessig ansvar de færreste i bransjen tar.

Regummiering av dekk

Vy buss har høy miljøbevissthet knyttet til dekk. For å redusere miljøbelastningen, benytter Vy buss regummierte dekk på drivaksel på samtlige dekk i anbudsvirksomheten. Rent teknisk betyr det at det blir lagt en ny slitebane på utslitte dekk, slik at dekkstammen kan brukes flere ganger. Beregninger viser at klimaavtrykket halveres ved bruk av regummierte dekk, sammenliknet med nye dekk. På sikt er det et mål å benytte regummierte dekk også på fremaksel.

Vår dekkleverandør Gummiservice Produksjon AS, er miljøsertifisert etter ISO 14001.

Gjenbruk og resirkulering av IT-utstyr

Vy etterstreber høyest mulig grad av gjenbruk og resirkulering av IT-utstyr. I 2022 hadde vi en gjenbruksgrad på 86 prosent på blant annet laptop, skrivebord og skjermer.

Hovedkontoret er et av Norges mest miljøvennlige bygg

Hovedkontoret til Vy var Norges første bygg med miljøsertifisering «Excellent» i BREEAM-NOR, Norges fremste miljøsertifiseringssystem for bygg. Bygget er arealeffektivt, fleksibelt og fremtidsrettet, og gir stor merverdi for leietakere, eiere og samfunn. I kjelleren er det 364 sykkelparkeringsplasser. I tillegg kan ansatte booke elektriske sykler, og det er svært få parkeringsplasser for bil.

Deltar i Skift for en mer miljøvennlig transport

Vy ble i 2022 medlem i Skift, et klimainitiativ for bedrifter som vil bidra til at Norge når klimamålene. Vy er med for å bidra til en mer miljøvennlig transport, men også bli utfordret av andre bedrifter som har kommet langt i arbeidet med å redusere utslipp. Skift er også et fora for å diskutere felles initiativ på tvers av bransjer, og i fellesskap fremme forslag til gode tiltak for politikerne.

Vy er medlem av Næring for klima

Næring for klima er et klimasamarbeid mellom Oslo kommune og virksomheter i Osloregionen. Næring for klima består av over 100 virksomheter som jobber for å redusere Oslos klimagassutslipp og bidra til å nå byens klimamål.

Vy tog skal redusere energiforbruket ytterligere

I lys av den pågående energikrisen i Europa og økte strømkostnader, er det viktig for Vy å drive togfremføring på en energieffektiv måte. Vy har alltid jobbet med energibesparende tiltak, men startet i begynnelsen av 2022 et større prosjekt for å ytterligere redusere energiforbruk gjennom flere tiltak. Noen av de viktigste temaene vi jobber med er:

- Bruk av data for å øke kontroll og oversikt over energiforbruk.
- Organisere energiarbeidet i tog på en effektiv måte med klare mål.
- Optimalisere og effektivisere prosessen for å bytte ut gamle eller defekte strømmålere for å sikre riktig data
- Få mer detaljert innsikt i energiforbruk ved måling av enkeltkomponenter om bord samt ved bruk av nytt verktøy.
- Redusere energiforbruket ved å parkere togene på en måte som bruker minimalt med strøm til optimal innvendig temperatur for beste kombinasjon av komfort og energieffektivitet. Se på mulige oppgraderinger av varme-, ventilasjons- og klimaanlegg for å gjøre dette mer energieffektivt.



Effektiv og pålitelig i alt vi gjør

- Systematisk arbeid med interne prosesser og samarbeid med andre i sektoren for å sikre konkurransekraft, kvalitet og bedre leveranser til kundene våre

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer (KPIer)	Status 2022	Måltall 2023
Total punktlighet Persontog	84,8 %	90 %
Operatørvhengig punktlighet Persontog	97,9 %	98,5 %
Punktlighet godstog	88 %	92 %



Anstendig arbeid og økonomisk vekst
Vy fremmer et trygt og anstendig arbeidsmiljø for alle arbeidstakere. Vi jobber løpende for bedre ressursutnyttelse, spesielt innenfor energiforbruk, for å bidra til å oppheve koblingen mellom økonomisk vekst og miljødeleggelse. Vy fremmer en bærekraftig turistnæring som skaper arbeidsplasser og fremmer lokal kultur og lokale produkter



Bærekraftige byer og samfunn
Gi tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportløsninger til en overkommelig pris



Samarbeid for å nå målene
Vy bidrar til velfungerende partnerskap mellom enhetene i samferdselssektoren og vi søker partnerskap mellom flere interessenter der hvor samarbeidet bidrar til bærekraftig utvikling

Statens begrunnelse for eierskapet i Vy, er å ha en leverandør som kan møte statens behov for transport av personer og gods på jernbane. Statens mål som eier er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer.

For persontogtrafikk som omfattes av forhandlingene med Jernbanedirektoratet om direktetildeling av trafikkavtaler for Østlandet, er statens mål som eier bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.

Vy arbeider systematisk med omstilling og kontinuerlig forbedring i hele konsernet for å levere godt til kundene våre. I tillegg til å forbedre og forenkle drifts- og støtteprosessene, legger vi til rette for deling av beste praksis og læring på tvers av virksomheten. Ytterligere digitalisering og automatisering er sentralt for å forbedre kvalitet og redusere kostnader fremover.

Vy arbeider med kvalitet i alle deler av virksomheten og for å sikre en bærekraftig verdikjede. Gode kundeopplevelser forutsetter gode og pålitelige basisleveranser. For togvirksomhetene er sikkerhet, punktlighet og god håndtering av avvikssituasjoner særlig viktig. Vys leveranse er avhengig av godt og konstruktivt samarbeid med andre parter i sektoren, og vi er opptatt av at sluttkunden blir høyt prioritert også hos leverandørene våre.

Lav punktlighet skaper utfordring for kundene

I persontogvirksomheten skilles det mellom operatørvhengig punktlighet og total punktlighet. Den operatørvhengige punktligheten, hvor kun forsinkelser som skyldes Vy er regnet inn, er på 97,9 prosent i 2022. Dette er på nivå med 2021, da operatørvhengig punktlighet var på 98,1 prosent. Dette er noe vi jobber kontinuerlig for å forbedre. Den totale punktligheten, som inkluderer alle forsinkelser uavhengig av årsak, endte for Vys persontog på 84,8 prosent. Dette er en nedgang fra 87,8 prosent i 2021. Den svake totale punktligheten er en stor utfordring for kundene våre. For å levere et godt togtilbud, er vi helt avhengige av gode leveranser fra Bane NOR som har ansvaret for infrastrukturen. Vi har jevnlig samarbeidsarenaer for arbeidet med punktlighet med Bane NOR. Dette foregår på ulike nivåer, fra foraer med toppledelsen i begge virksomheter, til møter mellom funksjoner knyttet mer direkte til driften. Forane tar for seg de ulike områdene i øst, vest og Gjøvikbanen. Vi har møter med Bane Nor lokalt om konkrete strekninger samt punktlighetsmøter hver andre uke hvor vi med basis i analyser diskuterer konkrete prioriteringer og forbedringer.

Effektivisering og tilskudd til godstog gir økt kapasitet og mer gods fra vei til bane

CargoNet arbeider strukturert og målrettet for å bedre ressursutnyttelsen, redusere kostnadene og øke kvaliteten. Kontinuerlig forbedring av interne prosesser og utvikling av digitale verktøy, er sentralt for å oppnå dette. Eksempler på forbedringer inkluderer anskaffelse av nytt tollsystem, automatisering av dokumentflyt, tjenester for bedre kommunikasjon og samhandling med kunder, leverandører og samarbeidspartnere. Den midlertidige tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til jernbane, er videreført inn i 2023. Støtteordningen gjelder togtransportformene kombitransport og vognlast, der konkurransen med veitransport er størst. Støttebeløpet utbetales basert på nettotonnkilometer gods kjørt på bane.

Nye digitale løsninger i Vy Buss

I 2022 har Vy Buss bygget en dataplattform for innsamling av sensordata. Dette skal hjelpe oss med å overvåke egen leveranse og gjøre det mulig med rask igangsettelse av målrettede forbedringstiltak. Plattformen bidrar til en mer effektiv ansattverdag, bedret kundeglede og økt innovasjonsevne.

Arbeidet med fjernstyring av tilleggsvarme, er videreført fra 2021 til flere kontrakter og busser. Dette arbeidet bidrar til redusert bruk av drivstoff.

Implementering av digitale vaskelister er videreført til flere vaskehaller, slik at riktige busser blir vasket/tanket og at behovet for intern kommunikasjon ved bytte av busser reduseres.

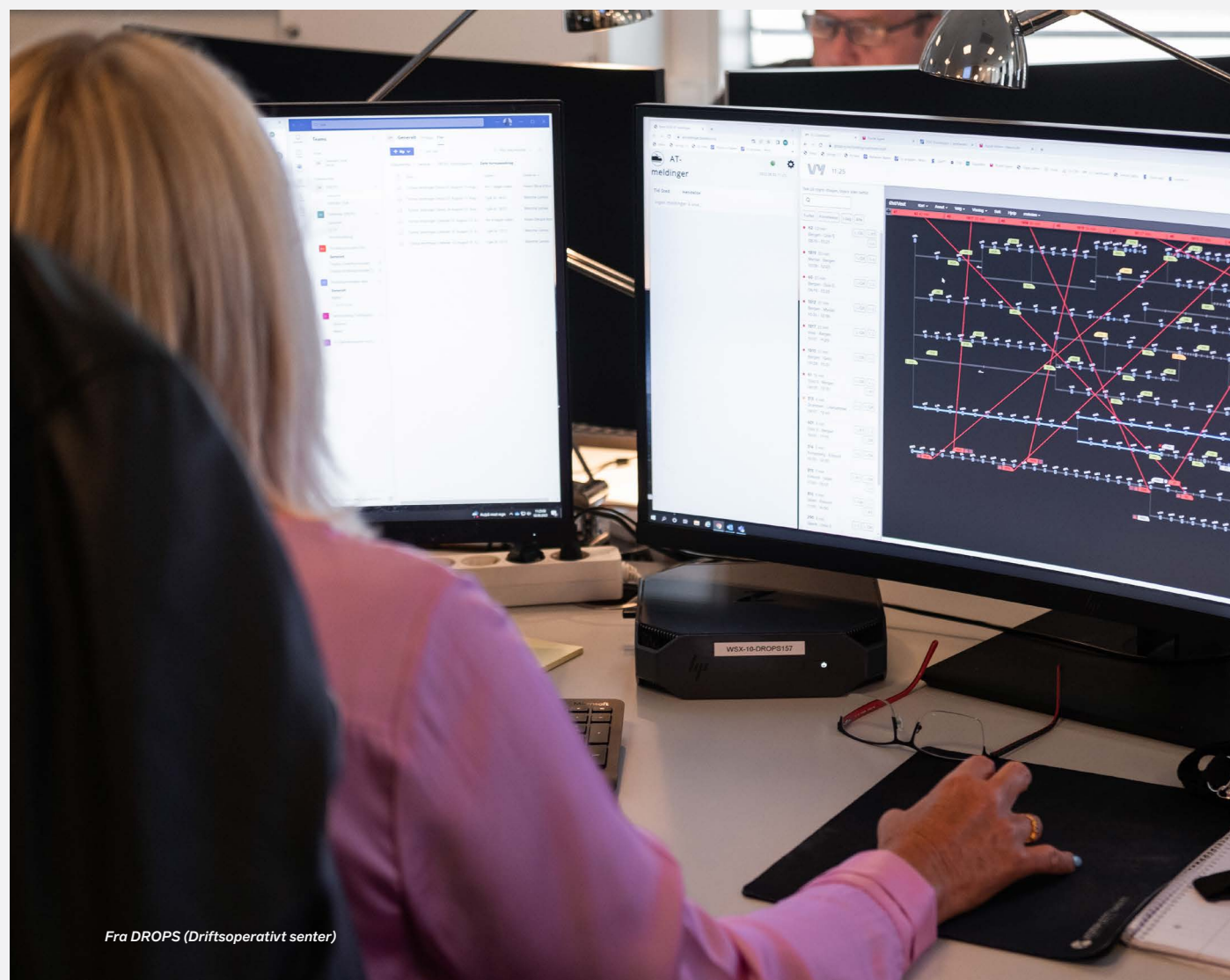
Digitaliseringen fører til økt effektivitet, medarbeidertilfredshet, innovasjonsevne og økt kundertilfredshet.

Ansvarlige innkjøp

Vygruppen er en ansvarlig innkjøper. Gjennom våre etiske krav til leverandører spesifiserer vi krav om at grunnleggende menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø og forretningsetikk skal ivaretas i alle anskaffelser og kontrakter. I Vys innkjøpsstrategi er det fastsatt mål og spesifikke tiltak for bærekraftige innkjøp. Konsernet kjøper varer og tjenester for om lag 7,7 milliarder kroner i året. I tillegg ble det anskaffet og leaset anleggsmidler, i hovedsak tog og busser, for 877 millioner kroner i 2022. Vy gjennomfører årlige risikoanalyser av miljø, sosiale og etiske forhold i våre innkjøpsplaner og avtaleporteføljer. Innkjøpsfunksjonen skal sikre at Vy benytter sin innkjøpskraft til å oppnå best mulig betingelser, og at avtalene som inngås sikrer Vys interesser og overholder våre bærekraftstandarder. Vy er medlem av Etisk Handel Norge, som har som formål å fremme ansvarlige leverandørkjeder.

I 2022 ble samtlige 786 avtaler risikovurdert, og leverandører innenfor flere ulike risikoområder ble fulgt opp nærmere med hensyn til bærekraft. Dette er en økning på nesten 30 prosent fra i fjor. Dersom vi finner avvik, setter vi tydelige krav til forbedringer. Arbeidet med å sikre etterlevelse av bærekraft i verdikjeden, er en viktig del av konsernets samfunnsarbeid. Vi jobber etter OECDs metode for aktsomhetsvurderinger og har i 2022 jobbet systematisk for å forbedre arbeidet vårt og sikre at vi møter pliktene i den nye åpenhetsloven. Dette er også et prioritert område hvor vi ønsker å jobbe med kontinuerlig forbedring de kommende årene. Det er per i dag ikke avdekket brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter, men det er avdekket mangelfullt arbeid med aktsomhetsvurderinger og etterlevelse av Vys etiske krav hos leverandørene.

Vygruppen anerkjenner at vår forretningspraksis kan ha potensiell negativ påvirkning på mennesker, samfunn og miljø. Samtidig ønsker vi å bidra til positiv utvikling i vår leverandørkjede og vi tilstreber leverandørforhold med leverandører som viser særlig vilje og evne til å jobbe med positiv utvikling i leverandørkjeden. Vi erkjenner at vi per i dag ikke håndterer alle tenkelige, negative konsekvenser i vår leverandørkjede. For mer informasjon, se kapitlet «Åpenhetsloven og redegjørelse for aktsomhetsvurderinger».



Fra DROPS (Driftsoperativt senter)



Engasjerte og kundeorienterte medarbeidere

- Sikker og ansvarlig arbeidsplass med en åpen og inkluderende kultur og engasjerte medarbeider som alltid har med seg kundeperspektivet

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer (KPIer)	Status 2022	Måltall 2023
Antall omkomne tog, buss, arbeidsplass	1	0
H1 (hyppighet av arbeidsulykker som er så alvorlige at det medfører minimum én hel dags fravær fra arbeidsplassen)	6,6	4,9
Sykefravær (totalt)	8,0 %	7,6%



Likestilling mellom kjønnene
Vy jobber aktivt for økt mangfold og like muligheter for alle



Anstendig arbeid og økonomisk vekst
Vy fremmer et trygt og anstendig arbeidsmiljø for alle arbeidstakere

Vy skal være bransjeledende på trafiksikkerhet og HMS. For at alle kunder skal reise trygt og ansatte være godt ivaretatt, jobber vi med tre innsatsområder:

- **Trafiksikkerhet:** Vy skal bidra til tryggere transport av mennesker og gods
- **Trygge kunder:** Kundene skal oppleve en trygg reise som er forutsigbar når det gjelder tid og kvalitet, og at personopplysninger blir håndtert på en trygg måte
- **Fornøyde og trygge kolleger:** Våre ansatte skal ha en trygg arbeidsplass som er utviklende og motiverende

Konsernfelles arbeid med HMS

Vy har i 2022 jobbet med å videreutvikle konsernets tilnærming til systematisk HMS. Det er utviklet en konsernfelles HMS-erklæring som gjennom vektlegging av forebygging, nærværsledelse og kontinuerlig forbedring, understøtter konsernets ambisjon om å være bransjeledende innenfor HMS og arbeidsmiljø.

Vi har med bakgrunn i identifiserte utviklingsområder utarbeidet en konsernfelles HMS-strategi. Strategien, som er et resultat av bred diskusjon på tvers av forretningsområder og tett samarbeid med vernetjenesten, tar utgangspunkt i fire fokusområder:

- **Kontekst:** En tydelig konsernfelles tilnærming til HMS-arbeidet
- **Kompetanse:** God kunnskap blant ledere, ansatte og vernetjeneste om elementene i systematisk HMS
- **Kapasitet:** Tilstrekkelig fag- og lederstøtte samt verktøy som bidrar til effektive arbeidsprosesser
- **Kommunikasjon:** Løfte frem gode historier, dele god praksis og styrke samarbeidet på tvers

Inneværende år har vi sett en revitalisering av Konsernforum HMS. Dette forumet har bidratt til å styrke arbeidet

med læring og samspill på tvers av forretningsområder. Forumet består av ressurspersoner som har sentrale roller i arbeidet med HMS eller tilgrensende fagdisipliner, samt hovedverneombud. Konsernforum HMS fungerer som et rådgivende organ og er et viktig virkemiddel for diskusjon og forankring av sentrale problemstillinger knyttet til HMS-ledelse på tvers av konsernet.

Nærværsledelse, og særlig leders ansvar og påvirkningskraft for å skape et trygt og godt arbeidsmiljø, inngår som et sentralt tema i Vys lederutviklingsprogram. Her legger vi også vekt på betydningen av gode relasjoner mellom ansatte og mellom leder og medarbeidere for å sikre kontinuerlig forbedring i et forebyggende perspektiv.

I løpet av 2022 har Vygruppen inngått konsernfelles avtale med ekstern bedriftshelsetjeneste. Bedriftshelsetjenesten vurderes å være et viktig virkemiddel for det videre arbeidet med forebygging og HMS på en systematisk måte. Overgangen til ekstern leverandør av bedriftshelsetjenester omfattet også virksomhetsoverdragelse av tidligere Vy BHT.

HMS i CargoNet

Som et ledd i vårt systematiske HMS-arbeid og for å redusere antall personskader, har vi gjennomført en større HMS-risikoanalyse av terminalvirksomheten i CargoNet. Risikoanalysen har et bredt perspektiv på arbeidsmiljø og sikkerhet for de ansatte. Vurderingene tar utgangspunkt i at personskader ikke oppstår i et vakuum, men er et resultat av flere faktorer. Resultatet av analysen er derfor en handlingsplan som griper bredt inn i organisasjonen, inkluderer nye tiltak og bygger videre på aktiviteter som allerede er satt i gang for å bygge en god sikkerhets- og HMS-kultur. Prioriterte områder er bygging av kultur for rapportering av uønskede hendelser, kompetansebygging på HMS-feltet, lederutvikling, personlig verneutstyr, helsefremmende aktiviteter og økt samarbeid med andre

Helse, -miljø og sikkerhetserklæring

- Vår visjon er null skader, og vi skal jobbe forebyggende for å unngå skader og ulykker.
- Vi skal være synlige ledere, lede i tråd med våre verdier og ledelsesprinsipper, og sikre økt nærvær.
- Vi skal jobbe systematisk med forebyggende HMS for å sikre trygge arbeidsplasser og redusere belastningsskader og sykefravær.
- Vi skal jobbe for et inkluderende, ikke-diskriminerende og mangfoldig arbeidsmiljø, der enkeltmennesket respekteres og verdsettes.
- Vi skal lede an det kontinuerlige forbedringsarbeidet basert på åpenhet, læring og samspill på tvers.
- Vi skal stille krav og sikre god oppfølging av våre leverandører når det gjelder helse, miljø og sikkerhet.



Gro Bakstad
Gro Bakstad

Ole Engebret Hauger
Ole Engebret Hauger

Erik Rehne
Erik Rehne

Ingvid Storås
Ingvid Storås

Synne Hombie
Synne Hombie

Marius Holm
Marius Holm

Irene Katrin Thunshelle
Irene Katrin Thunshelle

Kristian Kolind
Kristian Kolind

Kristin Elisabeth Fløgstad
Kristin Elisabeth Fløgstad

aktører våre ansatte samhandler med og som påvirker deres sikkerhet og arbeidsmiljø. I løpet av 2023 vil vi utvide arbeidet og inkludere øvrige avdelinger i arbeidet.

- Kompetansebygging HMS: Gjennomført verneombudsamling, arbeid med bruk av nanolæring og e-læring i kompetanseutvikling av verneombudene pågår.
- Kultur for rapportering: Organisasjonen er godt vant til Synergi som rapporteringssystem, men det pågår allerede et arbeid for å gjøre systemet mer tilgjengelig for den enkelte ansatte (alle ansatte får en egen bruker) og forenkling av innholdet.

HMS-prisen 2022

Vy delte ut en intern HMS-pris for første gang i år. Hensikten er å vise frem gode tiltak og stimulere til innsats innenfor dette viktige området. Årets pris gikk til daglig leder Vivian Arnesen i Gjøvikbanen for arbeidet som er gjort for å bedre HMS-resultatene. Arnesen leder en enhet på nesten hundre medarbeidere. Gjøvikbanen har lavt sykefravær, høy medarbeidertilfredshet og har vært helt uten personskader som har gitt fravær. De gode resultatene er blant annet et resultat av godt samarbeid med tillitsvalgte og verneombud basert på gjensidig tillit og respekt. Slik forklarer Arnesen de gode resultatene:

«Vi er veldig opptatt av rapportering og at dette skal gjøres innenfor en positiv ramme. Det betyr at ingen skal henges ut dersom de gjør feil. Det er også viktig at vi gir tilbakemeldinger på de innmeldingene vi får. Feil vil dessverre oppstå til tider, men en viktig jobb er at vi alle tar lærdom av hendelsen.»

Jeg opplever også at vi har veldig god dialog med våre ansatte, deres tillitsvalgte og representantene i AMU. Jeg mener at vi i fellesskap har skapt en kultur hvor vi oppmuntrer hverandre til å bidra til å redusere risikoen for ulykker og uønskede hendelser. Dette gjøres ved at vi alle er opptatt av ett godt arbeidsmiljø og av å trygge hverandre ved å dele egne erfaringer. Slik får vi kunnskap og økt oppmerksomhet i hverdagen, og hjelper hverandre til å unngå feil og forebygge skader.»

Inkluderende Arbeidsliv (IA) bransjeprogram

IA bransjeprogrammet for rutebuss og persontrafikk, skal bidra til at vi når målsetningen om redusert sykefravær, redusert frafall og forebyggende arbeidsmiljøarbeid under omstilling. Bransjeprogrammet inngår som en del av IA-avtalen 2019-2022.

Vy har helt siden bransjeprogrammet ble en del av IA-avtalen, vært en aktiv bidragsyter. Vi har i avtaleperioden søkt om midler til flere prosjekter i regi av både buss- og togvirksomheten vår. I 2022 har vi jobbet særlig med tiltak knyttet til prosjektet Kvinner på skinner, tilpasset fysisk aktivitet og kunnskap om kosthold. Disse forskningsprosjektene har resultert i ny kunnskap om hva som påvirker sykefravær samt utvikling av en e-læringsmodul om ergonomi og livsstil for operativt togpersonell. Hensikten er å redusere sykefravær.

E-læringen er distribuert på e-post, på Workplace og på infoskjermer.

IA-avtalen videreføres og med det også Vy tog og buss sin deltakelse i bransjeprogrammet for persontrafikk. Vy buss har igangsatt arbeid knyttet til utfordringene det stigende antallet ufrivillige deltidsstillinger innebærer når det gjelder arbeidsmiljø, sykefravær og rekruttering. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med relevante forskningsmiljøer, og i tett samarbeid med hovedtillitsvalgte og hovedverneombud.

Full fart i ekspressbuss etter pandemien

Under og etter pandemien har ekspressbussvirksomheten vært preget av krevende økonomi og permitteringer. Ansatte har opplevd usikkerhet og frykt for å bli smittet av korona på jobb, samtidig som de skulle gjøre en viktig samfunnsinnsats og bidra til å holde Norge i gang.

Etter endt pandemi, har bussvirksomheten gjort en målrettet innsats og fått omtrent alle kundene tilbake. I desember måned, var reisevolumet på 99 prosent av 2019, det siste normalåret før pandemien. Under pandemien, måtte Vy ekspressbuss permittere mange medarbeidere, og det var en utfordrende økonomisk situasjon. Det var stor glede forbundet med gjenåpningen og at medarbeidere kunne komme tilbake på jobb. Ved utgangen av året, er 100 prosent av sjåførene tilbake i arbeid.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er sentralt i Vy-kulturen, og de ansatte har høy kompetanse og stolthet knyttet til dette. I hele konsernet arbeider vi for ytterligere reduksjon av uønskede hendelser og farlige situasjoner for å unngå skader og dødsfall.

Trafikksikkerhet i jernbanen

Vy har i 2022 hatt 15 hendelser definert som jernbaneulykker iht. forskrift. Dette er to færre enn året før. Ulykkene følges opp etter etablerte prosedyrer, og interne granskinger iverksettes etter behov. Undersøkelser viser at mange av ulykkene skyldes forhold utenfor Vys kontroll. Vi registrerer systematisk uønskede hendelser og rapporterer dette til infrastrukturforvalter. Trafikksikkerhet prioriteres høyt, og revisjoner, risikostyring og målstyring brukes til å redusere risikoen både internt og i samarbeid med andre. Arbeidet med beredskap sørger for å begrense skader.

Vy Tog har siden 2019 vært ISO 45001-sertifisert. Dette er en standard for arbeidsmiljø og setter krav til system for å beskytte arbeidstakere mot ulykker og sykdom som skyldes forhold på arbeidsplassen.

I 2022 ble 2 051 dyr påkjørt på norsk jernbane. Vys andel av påkjørselene fremgår ikke av statistikken. Dette er 74 færre enn i 2021. Bane NOR har iverksatt en handlingsplan for å redusere antall dyr påkjørt av tog. Det jobbes løpende med forebyggende tiltak for å redusere påkjørsler, og de viktigste er vegetasjonsrydding og oppsett av viltgjerder.

For godsvirksomheten er det knyttet størst risiko til aktiviteten på terminalene. Dette er et prioritert område, og i 2022 var skadefrekvensen H1 (skader med fravær) marginalt lavere enn i 2021.

Servicestandarder for sikkerhet og service i togvirksomheten

Som en av de største aktører innenfor persontransport, er Vy ansvarlig for svært mange menneskers sikkerhet på togene våre. For å gi kundene våre god service og sikkerhet, hadde vi i 2022 en ekstra innsats på dette området. Ansvar for passasjerens sikkerhet utføres gjennom kontinuerlig oversikt og kontroll om bord. Gjennom lederoppfølging og ulike informasjonskanaler, har vi arbeidet spesielt med noen viktige, utvalgte leveranser på sikkerhet. I tillegg har vi vektlagt servicetiltak som er viktig for kundene, som god informasjon i toget, god plassering på plattformen, at togpersonalet er tilgjengelige om bord og ryddige tog.

Trafikksikkerhet i bussvirksomheten

Vy buss er svært opptatt av HMS og trafikksikkerhet. Over mange år har Vy buss sammen med hovedverneombud, tillitsvalgte og bransjeorganisasjon jobbet for å få høyere krav til kollisjonssikkerhet for busser. Dessverre erfarte vi i 2022 nok en tragisk møteulykke mellom to busser der en sjåfør omkom, og en sjåfør ble alvorlig skadet. I 2022 kom forslag om økt kollisjonsbeskyttelse på høring fra Statens Vegvesen, og vi erfarer at kollisjonssikkerhet i større grad tas inn som krav ved nye anbud. Det er dessverre ennå ikke forskriftsfestede lovkrav som sikrer dette på alle busser, her er det nå opp til de enkelte oppdragsgiverne å stille krav i anbud.

Et annet viktig satsingsområde for buss i 2022, har vært å videreutvikle lokal opplæring, samt styrke og videreutvikle lokale instruktører og faddere som kjører med sjåfører. Basert på egne undersøkelser, har vi rettet ekstra

oppmerksomhet mot tiltak for å hindre at busser ruller ukontrollert. Vy buss utarbeidet en ny e-læring om dette som ble gjort obligatorisk for alle ansatte. Digital læring har de siste årene blitt et viktig verktøy for å bedre og standardisere intern opplæring, og ytterligere forbedre arbeidet innenfor HMS og trafikksikkerhet. Utover dette gjennomføres også jevnlig risikovurderinger og interne og eksterne revisjoner av vårt ISO-sertifiseringsorgan. Disse aktivitetene medfører lokale og sentrale tiltak og observasjoner som gir kontinuerlig forbedring i arbeidet med trafikksikkerhet og HMS.

I det tidligere omtalte Vy-mesterskapet, vurderes deltakerne også på sikker kjørestil. Dette er en viktig del av konkurransen.

Hvor tilfreds er du generelt sett med jobben din?



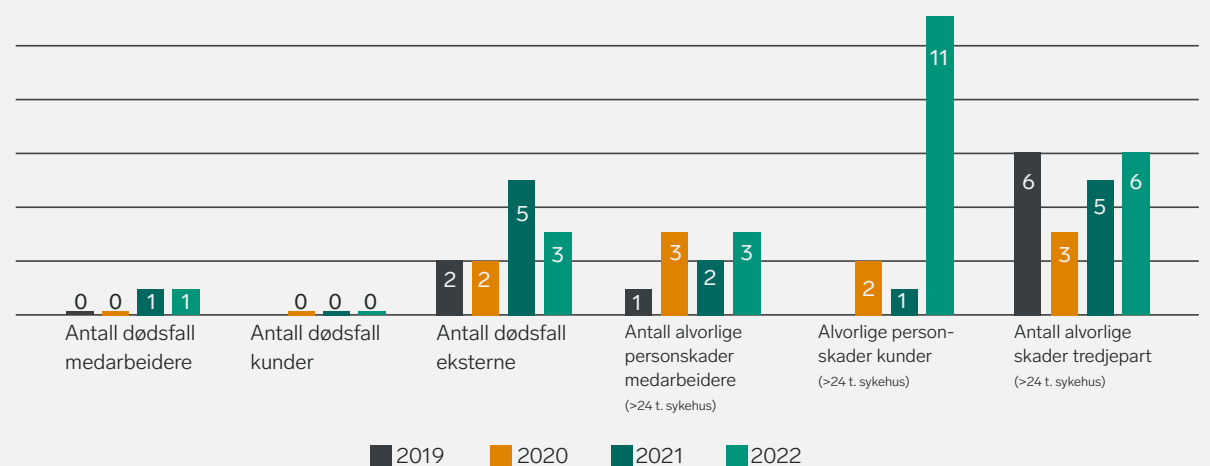
Fornøyde og trygge kolleger

Trygghet for kunden starter med trygge ansatte. En sikker og utviklende arbeidsplass er grunnleggende for å kunne skape trygghet for våre reisende. Det arbeides derfor systematisk og løpende med sykefravær og forebygging av personskader.

Sykefravær

Sykefraværet har likevel gått opp 0,2 prosentpoeng til 8,0 prosent. Dette er 0,5 prosentpoeng høyere enn målet på 7,5 prosent for 2022. En hovedårsak til at vi ikke klarte årets mål, er høyt fravær knyttet til pandemien i årets første måneder. Vy har mål om å redusere sykefraværet til 6,4 prosent ved utgangen av 2027. Vi har også mål for H1, altså

Skader og omkomne



arbeidsrelaterte personskader som har ført til fravær ut over skadedagen (egenmeldt og eller sykemeldt). H1-indeksen viser 6,6 for hele konsernet og er noe høyere enn fjoråret. Målet for H1 er 3,5 innen utgangen av 2027.

Antall arbeidsskader med fravær er lavt og stabilt innenfor persontog- og bussvirksomheten, men viser en økning mot slutten av året. Dette skyldtes i hovedsak glatt føre som førte til fallskader for vårt operative personale. Vi nådde derfor ikke målet for reduksjon i 2022.

I buss arbeides det systematisk med forebygging og oppfølging gjennom programmet Beste Praksis. Dette er en metodikk for kunnskapsdeling hvor ledere som lykkes innenfor et felt, deler sine erfaringer slik at andre avdelinger og ledere kan lære av dette. Med dette utgangspunktet, kan lederne jobbe systematisk med aktiviteter som gir resultater. To ganger i året blir det sendt ut en undersøkelse til alle sjåfører hvor de får mulighet til å svare på om de opplever ønskede endringer i avdelingen.

Kvinner på skinner

Sykefraværet for ombordpersonalet i tog har vært høyt over tid, spesielt i lokaltogene i Østlandsområdet. Kvinner har et betydelig høyere sykefravær enn menn, også sammenlignet med bransjen ellers. Vy ønsker å redusere forskjellene og fraværet, og deltar derfor i et større samarbeidsprosjekt for å hindre frafall i arbeidslivet. Dette er et samarbeid mellom Norsk Jernbaneforbund (NJF), Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF), Vy og Spekter. Prosjektet er forskningsbasert, og hensikten er å få mer kunnskap om problemet.

Sykefraværprosjekt Agilia

Agilia AS er Vys heleide datterselskap og driver renhold både for Vy og andre kunder. Agilia har et konsistent høyt sykefravær som ligger over gjennomsnittet i renholdsbransjen. Renholderne er yrkesgruppen som har høyest sykefravær. Det gjennomsnittlige sykefraværet inklusive egenmeldinger, var på 13,3 prosent i 2022. Agilia har derfor opprettet et samarbeid med NAV. Formålet er å kartlegge alle forhold knyttet til sykefravær i drift for å forstå de viktigste driverne og deretter utarbeide retningslinjer og handlingsplaner for håndtering av ulike fraværårsaker. Oppfølging av sykefravær er organisert med tydelige roller og ansvar, og oppfølgingsarbeidet kvalitetssikres. Arbeidet er igangsatt og videreføres i 2023.

Våre medarbeideres tilfredshet

Vy hadde ved utgangen av året 11 512 medarbeidere, hvorav 2 009 er midlertidig ansatte og 1 028 arbeider deltid. Den største andelen av deltids- og midlertidig ansatte, er i bussvirksomheten. Antall årsverk i konsernet er 9 746 og av disse arbeider 2 436 i Sverige.

Medarbeiderne i Vy bygger omdømmet vårt i møte med kundene. Derfor er medarbeidernes vurdering av Vy som arbeidsplass viktig for oss. Vi har gjennomført årlige medarbeiderundersøkelser i lang tid, med gode resultater. Tilfredshetsnivået blant de ansatte har ligget stabilt og høyt de siste årene. På spørsmålet «Hvor tilfreds er du generelt

sett med jobben din?» er nivået i år 77, samme nivå som foregående år.

Tall for 2022 viser en økning på 13 av 14 parametere i medarbeiderundersøkelsen, og andelen av de ansatte som er «ambassadører» har også økt i løpet av året.

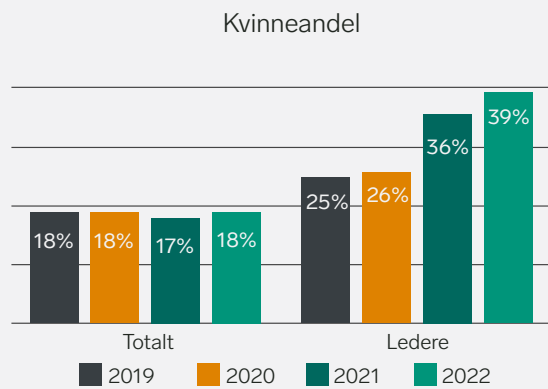
Likestilling i Vy

Vygruppen skal være en attraktiv arbeidsgiver. Vi vil tiltrekke, utvikle og beholde ledere og medarbeidere med riktig kompetanse, uavhengig av alder, kjønn, funksjonshemming, seksuell legning eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn. I Vys etiske retningslinjer, som alle ansatte signerer på ved ansettelse i konsernet, heter det blant annet:

Vygruppens ansatte skal behandle alle de kommer i kontakt med gjennom sitt arbeid eller gjennom arbeidsrelaterte aktiviteter, med høflighet og respekt. Ansatte må avstå fra oppførsel som kan ha negativ innvirkning på kollegaer, arbeidsmiljøet eller Vygruppen. Dette omfatter enhver form for trakassering, diskriminering eller annen atferd som kollegaer eller forretningsforbindelser kan oppfattes som truende eller nedverdiggende.

Vygruppen skal ivareta likebehandling ved rekruttering, forfremmelse og kompetansegivende etter- og videreutdanning. Likeledes vil Vygruppen vektlegge mangfold som reflekterer et tverrsnitt av samfunnet. Rekrutteringsarbeidet skal kjennetegnes ved at alle søkere opplever å ha like muligheter for ansettelse, uavhengig av alder, kjønn, funksjonshemming, seksuell legning eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn.

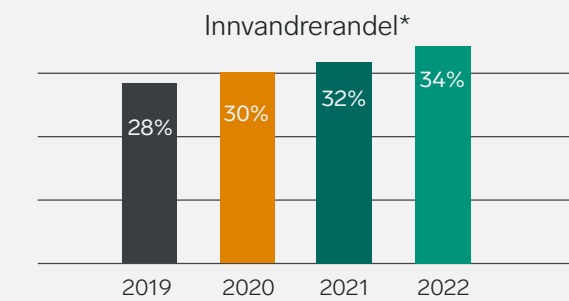
Mer informasjon om dette kommer frem i Vys likestillingsredegjørelse. I ARP-rapporten for 2022, fremgår det at det er en tilfredsstillende fordeling mellom kjønnene når det gjelder foreldrepermisjon, deltid og midlertidighet.



Vi arbeider for å øke andelen kvinner

Vy har et pågående arbeid med å redusere kjønnsforskjellene i virksomheten. Deler av driften har fortsatt en overvekt av menn, og vi søker å rekruttere flere kvinner til de mannsdominerte yrkene. Kvinneandelen i konsernet er 18 prosent.

Blant ledere er det en høyere andel kvinner enn blant øvrige ansatte. Fordelingen mellom menn og kvinner på de høyeste ledernivåene er lik, mens andelen kvinnelige ledere synker jo lengre ut i driften man kommer. Eksempelvis er kvinneandelen 50 prosent på ledernivå 2, og 21 prosent på nivå 5. Den stadig bedre balansen mellom kvinner og menn i lederroller, er et resultat av målrettet arbeid for å øke kvinneandelen i intern og ekstern rekruttering.



*Definisjon SSB: Innvandrere er definert som personer som selv har innvandret til Norge, og som er født i utlandet av utenlandsfødte foreldre og fire utenlandsfødte besteforeldre.

Vi fortsetter å øke mangfold

Arbeidet med å identifisere risiko for diskriminering i Vy foregår som en integrert del både av partssamarbeidet, vernearbeidet og administrasjonens rapportering, og i forbedringsarbeid. I tillegg er mangfold, likestilling og utvikling eget tema i mandatet for konsernstyrets kompensasjonsutvalg. Saken behandles årlig i utvalget med vekt på administrasjonens tiltak for å sikre større mangfold i ledelsen, bedre rammebetingelser for talentutvikling i konsernet, samt gjennomgang av fakta om likestilling i Vy. I tillegg til tiltak for å sikre bedre likestilling og ikke-diskriminering, har vi et godt etablert varslingsinstitutt som også er supplert med mulighet for direkte ekstern varslings.

Innvandrere utgjør nå 34 prosent av antall ansatte, en økning på to prosentpoeng fra 2021. Den største andelen innvandrere, er knyttet til bussvirksomheten og renhold. Andelen er voksende innenfor samtlige av våre virksomhetsområder.

Vy og NAV sammen om rekruttering til bussjåføreryrket

Vy jobber med flere ulike tiltak for etnisk mangfold. Vi har et godt samarbeid med NAV i ulike deler av landet for å gi flere mulighet til å skaffe seg kompetanse, både når det gjelder språk og kjøreferdigheter, slik at de kan kvalifisere seg til jobb som bussjåfør.

Det har vært stor mangel på bussjåfører i Norge i 2022, og Vy har et pågående arbeid med å rekruttere sjåfører og få flere til å velge dette yrket. Derfor gikk NAV, Vy og Agere trafikkskole sammen om et kurs for å rekruttere flere sjåfører. Blant de mange jobbsøkerne hos NAV, er det

mange som ønsker å bli bussjåfører. Det har vært lagt særlig vekt på å rekruttere kvinner, og gjerne innvandrerkvinner, til bussjåføreryrket som har en overvekt av menn. I september startet vi opp et tilrettelagt kurs for jobbsøkere i NAV-systemet. Kurset gir formell utdanning som yrkessjåfør etter 23 uker. Arbeidssøkere må gjennom et intervju og bestå en test, og deretter får man direkte mulighet til ansettelse.

Innenfor bussvirksomheten har vi en rekke tiltak for å øke mangfoldet innenfor ulike områder:

- Tilrettelegging for å beholde eldre arbeidstakere.
- Null toleranse for diskriminering grunnet etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion, seksuell orientering og livssyn.
- Hijab inngår i uniformseffektene.
- Arbeid for å øke kvinneandel hvor vi ser en betydelig økning i ledende stillinger de siste årene.
- Tilrettelegging for ansatte med funksjonsnedsettelse.
- Krav om norsk som arbeidsspråk inngår som et tiltak for integrering og godt arbeidsmiljø. Dette innebærer også kartlegging av ansattes språknivå ved hjelp av Bussnorsktesten.
- Samarbeid med Dysleksi Norge og Bærum voksenopplæring for tilrettelegging for ansatte med språk- og lesevansker. All e-læring har universell tilrettelegging.
- Medarbeiderundersøkelser følges opp i tett samarbeid med verneombud og tillitsvalgte (obligatorisk sak på samarbeidsmøte).

Vys støtte til Ukraina

Vys ansatte pleier å stemme på et veldedig formål de vil gi en pengegave til jul. På grunn av den tragiske situasjonen i Ukraina, ble julegaven på 150 000 kroner gitt til Norges Røde Kors sitt arbeid for krigens ofre i Ukraina allerede i mars, etter innspill fra Vys ansatte. Ved juletid ga Vy bort 30 000 fleecledd til Røde Kors sitt hjelpearbeid i Ukraina.

I mars kjøpte Vys godsvirksomhet ut hele lagerbeholdningen til sin ukrainske leverandør av hjul til godsvogner, KLV Interpipe. Dette for å hjelpe dem økonomisk i den vanskelige situasjonen da de måtte stenge produksjonen og sende hjem alle medarbeidere fra fabrikk i Dnipropetrovsk Oblast.

Da krigen rammet og mange mennesker ble drevet på flukt, kom det flyktninger også til Norge. Vy bestemte tidlig at vi ville bidra til å hjelpe flyktningene ved å tilby gratis transport frem til deres bestemmelsessted i Norge på våre tog og ekspressbuser. Ordningen pågikk fra mars til september.

Etiske retningslinjer og rettigheter

I Vy har vi tydelige retningslinjer for etikk og samfunnsansvar. Her er menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon beskrevet. Arbeidet for likestilling og likeverd er utdypet i konsernets personalpolitiske prinsipper. Her fremgår det blant annet at:

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

- Vi ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes.
- Bedret kjønnsbalanse og økt mangfold (etnisitet, alder og funksjonsevne) er ønskelig på alle nivå i konsernet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling.

Vygruppen har i 2022 mottatt fire varsler om kritikkverdige forhold i virksomheten. Dette er fire varsler mindre enn i 2021. Av de mottatte varslene har to omhandlet forhold knyttet til samarbeidsproblemer, trakassering og mobbing, mens de øvrige har omhandlet andre forhold. Alle varslene kom inn gjennom Vygruppens interne varslingskanal, og er fulgt opp i tråd med Vygruppens rutiner for varsling om kritikkverdige forhold.

Det er viktig for Vy å sikre god dialog mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, slik at vi sammen finner de beste og mest langsiktige løsningene for at rettigheter og avtaler skal overholdes. Vy har faste arenaer og prosesser for å ivareta dette. Våre ansatte har rettigheter som er godt definert gjennom tariffavtaler og overenskomster. Medarbeiderne er representert i selskapets styre, og det er arbeidsmiljøutvalg som holder jevnlig møter både på overordnet nivå, i forretningsenhetene og i selskapene. I tillegg har Vy en lang tradisjon og gode rutiner for tilrettelegging av arbeidet.

Vår virksomhet foregår i Norge og Sverige. Her er håndtering av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter godt ivare tatt og våre ansatte har rettigheter som er definert gjennom lov og avtaleverk. Vi har i Vy buss et godt partssamarbeid som inkluderer et Europeisk Samarbeidsutvalg (ESU) / European Workers Council (EWC) som møtes to ganger i året hvor de ansattes representanter fra begge land møter selskapets toppledelse for informasjon og diskusjon om selskapets strategi og aktiviteter. Mellom åtte og ti ganger årlig møtes ledelse, hovedtillitsvalgte og hovedverneombud sentralt i Norge. Lokalt gjennomføres samarbeidsmøter månedlig med deltakelse fra både ledelsen i avdelingen, tillitsvalgte og verneombud.

Internkontroll og arbeid mot korrupsjon

Vi jobber kontinuerlig med internkontroll for å minimere risiko. I dette inngår blant annet risikoanalyser for misligheter og korrupsjon. Etske retningslinjer er en del av arbeidsavtalen ved nyansettelser og tilgjengelig for alle ansatte på intranett.

Nøkkelpersoner i alle virksomheter har fått opplæring for å forebygge korrupsjon. Vi har en intern varslingsrutine og varslingskanal som er gjort kjent gjennom en forenklet varslingsplakat og er i henhold til kravene i arbeidsmiljøloven.

I tillegg har vi den eksterne varslingskanalen som ble opprettet i 2021. Over 250 ledere har som en del av årets lederprogram gjennomgått e-læringskurs om etiske retningslinjer og arbeid mot korrupsjon.

I godsvirksomheten har vi e-opplæring om de etiske retningslinjene våre. I bussvirksomheten er etiske retningslinjer tilgjengelig i Lederhåndbok på intranett, personalhåndbok og i sjåførhåndbøkene som er bussjåførenes arbeidsreglement.

Basert på datainnsamling fra internkontrollsystemet vårt, har vi analysert status og gitt anbefalinger til forbedringer i våre systemer, rutiner og praksis. Det er i løpet av arbeidet ikke funnet alvorlige feil eller hendelser knyttet til misligheter eller korrupsjon, men analysene har gitt grunnlag for forbedring av datagrunnlag og interne prosesser. Vi er heller ikke kjent med straffesaker igangsatt mot våre selskaper eller ansatte knyttet til korrupsjon. Ledergruppene og styrene i Vy ble i løpet av året informert om status og utvikling i egne gjennomganger om internkontroll.

Lederutvikling

Vys ledere er sentrale når det gjelder trygghet og trivsel for våre engasjerte og kundeorienterte medarbeidere. Derfor har vi gjennomført ulike typer ledertreninger. En digital ledertrening har gjort det mulig for 300 ledere å ta over 2500 e-læringer hvor de har fått økt innsikt i rammer for ledelse i Vy. Temaene har vært bærekraft og mangfold, anskaffelser, etiske retningslinjer, informasjonssikkerhet, kollektiv arbeidsrett, personvern og GDPR, prosesser, kvalitet og sertifisering, styringsmodell og fullmaktsmatrise, og varsling.

Over 370 ledere og nøkkelpersoner i Vy har også vært på ledertrening med hovedtemaer knyttet til effektiv ledelse. Disse er: Relasjonsorientert og resultatorientert ledelse, psykologisk trygghet, og dialog og tilbakemeldinger.

I tillegg til dette har vi hatt en ledersamling med 430 ledere og nøkkelpersoner hvor også hovedtillitsvalgte og hovedverneombud deltok. Til sammen er dette med på å bygge kultur for forbedring og ledelse.

Oppsummerende resultattabell

	2022	2021	2020
Antall togreiser (mill.)	55,7	35,8	39,4
Antall bussreiser (mill.)	110,8	77,1	77,7
Antall transporterte TEU - godstog (1 000)	374	369	340
Punktlighet - persontog (Norge)	84,8 %	87,8 %	90,5 %
Punktlighet - godstog	87,9 %	91,8 %	92,8 %
Kundetilfredshet - persontog (indeks 0-100)	78	74	69
Kundetilfredshet - ekspressbuss (indeks 0-100)	85	84	85
Energiforbruk persontog - elektrisitet (MWh)	452 485	399 251	409 607
Energiforbruk persontog - diesel (mill. liter)	0,7	2,4	6,1
Energiforbruk buss - diesel (mill. liter)	44,2	26,6	18,9
Energiforbruk buss - biodiesel (mill. liter)	0,4	4,2	9,7
Energiforbruk buss - HVO (mill. liter)	13,5	18,4	18,5
Energiforbruk buss - gass (mill. m ³)	12,1	11,8	18,2
Energiforbruk buss - elektrisitet (MWh)	16 734	7 920	2 244
Energiforbruk godstog - elektrisitet (MWh)	101 275	99 936	92 663
Energiforbruk godstog - diesel (mill. liter)	7,6	7,8	7,0
Energiforbruk persontog - (kWh/setekm.)	0,0397	0,0382	0,0397
Energiforbruk persontog - diesel (liter/setekm.)	0,0096	0,0082	0,0095
Energiforbruk buss - diesel(liter/vognkm)	0,340	0,325	0,427
Energiforbruk buss - biodiesel (liter/vognkm)	0,279	0,325	0,427
Energiforbruk buss - HVO (liter/vognkm)	0,348	0,349	0,345
Energiforbruk buss - biogass(kg/vognkm)	0,491	0,432	0,551
Energiforbruk buss - elektrisitet (kWh/vognkm)	1,467	1,133	1,117
Energiforbruk godstog - elektrisitet (kWh/tonnkm)	0,040	0,042	0,042
Energiforbruk godstog - diesel (liter/tonnkm)	0,010	0,010	0,010
Utslipp til luft persontog - tonn CO ₂ e (GHG scope 1&2)	29 966	34 863	46 063
Utslipp til luft buss - tonn CO ₂ e (GHG scope 1&2)	146 688	93 873	83 070
Utslipp til luft godstog - tonn CO ₂ e (GHG scope 1&2)	40 965	36 390	32 976
Utslipp GHG scope 3 tonn CO ₂ e	25 266	27 066	24 739
Antall dødsfall medarbeidere	1	1	0
Antall dødsfall kunder	0	0	0
Antall dødsfall eksterne	3	5	2
Antall alvorlige personskader medarbeidere (>24 t. sykehus)	3	2	3
Antall alvorlige personskader kunder (>24 t. sykehus)	11	1	2
Antall alvorlige personskader eksterne (>24 t. sykehus)	6	5	3
Antall jernbaneulykker	15	17	24
Antall medarbeidere	11 512	12 457	11 284
Antall årsverk	9 746	9 760	9 250
Medarbeidertilfredshet Vy	77	77	76
Sykefravær	8,0 %	7,8 %	8,1 %
H1 (antall skader medarbeidere med fravær per mill. arbeids-timer)	6,6	5,3	5,0
H2 (antall skader med og uten fravær per mill. arbeidstimer)	8,2	6,1	NA
Andel kvinner	18 %	17 %	18 %
Andel kvinnelige ledere (i forretningsområdenes ledergrupper)	39 %	34 %	26 %
Andel innvandrere*	34 %	32 %	30 %
Mottatte varsler mobbing/diskriminering/trakassering	4	8	12

Note: * SSB definerer innvandrere som personer som selv har innvandret til Norge, og som er født i utlandet av utenlandsfødte foreldre og fire utenlandsfødte besteforeldre.

Aktsomhetsvurderinger, prinsipper og rapporteringsstandarder

For utdypende informasjon, se kapitlene om klimaregnskap, GRI-rapport, Åpenhetsloven og redegjørelse for aktsomhetsvurderinger, samt ARP-rapport.

I Vy arbeider vi etter et etablert årshjul og styringssystemer som på en hensiktsmessig måte ivaretar anbefalingene i OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper, og vi gjennomfører aktsomhetsvurderinger etter OECDs metode og FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP).

Våre retningslinjer for bærekraft, samfunnsansvar og etiske retningslinjer er forankret i styret og innarbeidet i vårt styringssystem. Gjennom intern rapportering og risikovurderinger i både egen virksomhet og vår leverandørkjede, kartlegger og overvåker vi negativ påvirkning. Gjennom tiltak og tiltaksplaner stanser, forbygger, reduserer eller gjenoppretter vi negative effekter, og vi er åpne om mål, tiltak og resultater i vår års- og bærekraftsrapport og redegjørelse for aktsomhetsvurderinger.

Vårt samfunnsansvar innebærer derfor at vi følger disse grunnleggende prinsipper:

- Hver virksomhetsleder har ansvar for å sørge for at enheten ivaretar bærekraft og samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet.
- Vi gjennomfører aktsomhetsvurderinger knyttet til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet og vår leverandørkjede.
- For å sikre at vi har ivaretatt omgivelsenes og egne vurderinger knyttet til konsernets utøvelse av bærekraft og samfunnsansvar, gjennomfører vi interessent- og vesentlighetsanalyser for å få frem og prioritere de områdene vi skal arbeide med.
- Bærekraft og samfunnsansvar skal være innarbeidet i vårt strategiske grunnlag og våre verdier.
- Vi bidrar til å oppfylle FNs bærekraftsmål.
- Vi støtter prinsippene i OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper, FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP) samt prinsippene i ILOs kjernekonvensjoner.
- Vi arbeider aktivt mot alle former for korrupsjon.
- Vi skal aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre.
- Vi rapporterer årlig om status og utvikling for samfunnsansvar i vårt års- og bærekraftsrapport.

Vy gjennomfører gjennom året risikoanalyser for å vurdere sannsynlighet for hendelser og størrelsen/vesentligheten av hendelsen i form av negativ eller positiv effekt. Der dette kan måles finansielt er det dette som blir brukt som vesentlighetskriterium. Risikoanalysene utarbeides for datterselskap, forretningsområder og for konsernet som helhet, og behandles i selskapsledelse/virksomhetsledelse og styrer samt i konsernledelse og konsernstyre.

Av viktige risikoanalyser er:

- Helhetlig risikoanalyse knyttet til strategi og måloppnåelse
- Klimarisiko
- Trafikksikkerhet og annen fysisk risiko
- Omdømmerisiko
- Risiko i leverandørkjeden herunder brudd på menneskerettigheter

På grunnlag av risikoanalysene utarbeides det tiltak for å avdempes risikobildet, og der det er positive muligheter tiltak for å forberede oss og utnytte disse mulighetene.

Hovedelementer fra klimaanalysen er:

- Stengte/ødelagte banestrekninger og veier på grunn av ras/oversvømmelser ol. som følge av klimaendringer (fysisk risiko)
- Svikt i leverandørkjeden grunnet fysisk klimarisiko og endrede regler (regulatorisk risiko)
- Reguleringer, økte klimaavgifter og klimaskam kan medføre redusert etterspørsel etter våre tjenester

Samtidig vil klimaendringer og tiltak for å redusere dette kunne gi økt etterspørsel og konkurransedyktighet for kollektivtransport og gods på bane. Bedrede rammebetingelser i form av klimastøtte og investering i infrastruktur, herunder elektrifisering, vil også kunne gi positive effekter for Vy.

Interessentanalyser og vesentlighet

Annet hvert år gjennomføres det utvidede interessentanalyser hvor interessenter intervjues og gir sine spesifikke vurderinger av de vesentligste bærekrafts aspektene (ESG) for Vy. Disse er rangert på bakgrunn av interessentenes subjektive egenvurdering av vesentlighet.

Valg av interessenter for intervjuer og spørreundersøkelser, er basert på identifikasjon av vesentlige aktører i Vy sin verdikjede. Valgte interessenter i undersøkelsen for 2022 var:

- Eier ved Samferdselsdepartementet
- Oppdragsgivere og kollektivselskap: Jernbanedirektoratet og Ruter
- Sektorleverandører: Bane NOR
- Ansattes organisasjoner: NLF og NJF

- Interesseorganisasjoner: Zero og Naturvernforbundet
- Medarbeidere ved spørreundersøkelse på intranett
- Ledelse av våre virksomhetsområder og konsernledelse
- Intervjuer med utvalgte nøkkelpersoner i virksomhetene i Norge og Sverige med god oversikt over sin totale virksomhet
- Intervjuer med representanter for markedsavdeling i Norge og Sverige (inkludert gjennomgang av markeds- og kundeundersøkelser)

På grunnlag av ovenstående beskrevne risikoanalyser og interessentdialog, har konsernledelsen i Vy prioritert vesentlige bærekraftsområder for Vy basert på økonomisk påvirkningsgrad på selskapet og miljø og samfunnsmessig vesentlighet.

Vy har gjennom årets prosess valgt følgende viktige bærekraftsaspekter (Material Topics) for bærekraftsrapportering med referanse til GRI:

- Økonomi (Economic performance)
- Anti-korrupsjon (Anti-corruption)
- Energi (Energy)
- Utslipp til luft (Emissions)
- HMS (Occupational health and safety)
- Helse og sikkerhet for kunder (Customer health and safety)

Rapporteringsstandarder

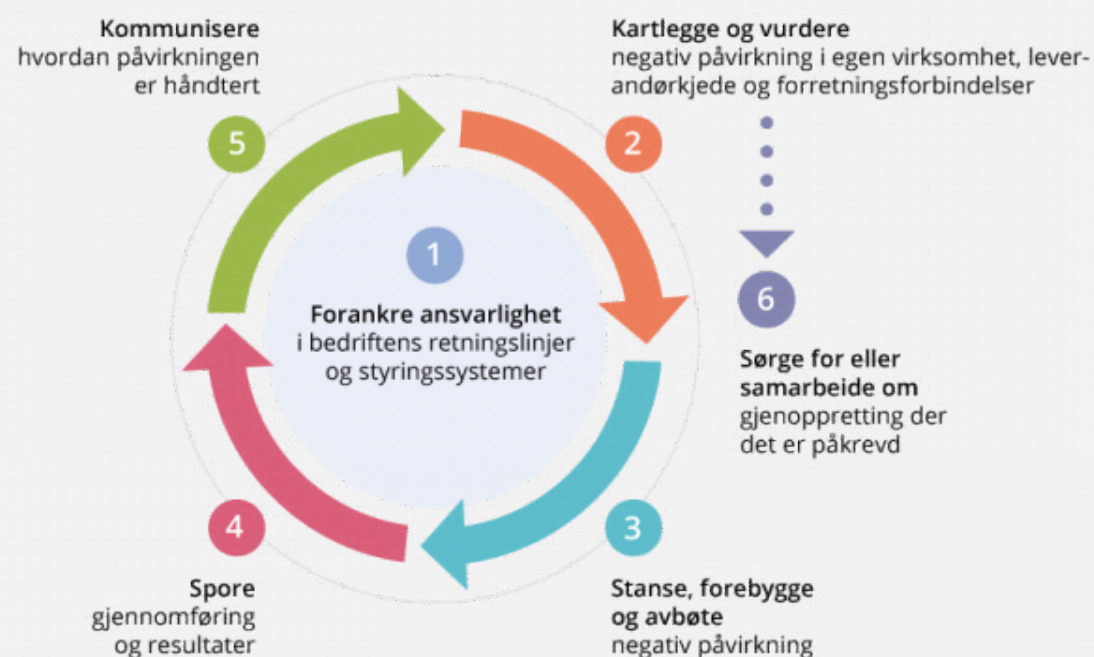
Vygruppen har for regnskapsåret 2022 valgt å rapportere iht. opsjonen "with reference to GRI" (se egen detaljrapport i seksjonen etter finansiell rapportering). Denne rapporteringen kommer som et supplement til formelle krav i nasjonale lover og regelverk samt internasjonale regelverk som ligger til grunn for års- og bærekraftsrapporteringen:

- Regnskapsstandarden IFRS
- Rapportering iht. regnskapsloven 3-3 a og c
- Aktivitet og redegjørelsesplikt iht. likestillings- og diskrimineringsloven §§26 og 26 a
- Rapportering iht. lov om åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold § 5
- GHG-protokollen

I tillegg er års- og bærekraftsrapporten utarbeidet iht. statens forventninger til selskapene i eiermeldingen for 2022-2023 med fokus på områdene:











- Ansvarlig virksomhet
- Klima
- Menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold
- Skatt og forebygging av økonomisk kriminalitet
- Lønn og godtgjørelse

Aktsomhetsvurdering



Figur: Aktsomhetsvurderingsprosessen og støttetiltak Kilde: OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv

Vygruppen bruker etablerte rammeverk for å sikre etterlevelse av krav innenfor bærekraft

Hva	Hvem	Hvordan
Rapporteringsstandard	 Global Reporting Initiative	Vy har valgt å rapportere iht. opsjonen <i>with reference to GRI</i>
	 GHG Protocol	Vygruppen rapporterer egne og våre leverandørers klimagassutslipp iht. den internasjonale standarden for klimarapportering, Greenhouse Gas Protocol Scope 1, 2 og 3
Sertifisering	 ISO 14001/9001/39001/45001	Våre virksometer har ulike sertifiseringer innenfor: Miljø 14001, Kvalitet 9001, Arbeidsmiljø 45001 og Trafikksikkerhet 39001
Retningslinjer	 Global Impact	Retningslinjer som oppfordrer organisasjoner til å implementere bærekraftige og sosialt ansvarlige løsninger. Består av 10 prinsipper innenfor menneskerettigheter, miljø etc.
	 OECD Retningslinjer	Retningslinjene har tydelige forventinger til næringslivets aktsomhet mtp. menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, miljø, antikorrupsjon og åpenhet
Medlemskap	 Grønnvaskingsplakaten	En veileder som kan sammenliknes med pressens vær varsom-plakat. Den omhandler ikke kun klima, men rommer alle FNs bærekraftsmål
	 Grønt Punkt Norge	Vygruppen er kontrollmedlem i Grønt Punkt Norge og tar vårt lovpålagte ansvar for innsamling og gjenvinning av emballasje
	 Etisk handel Norge	Vygruppen er medlem av Etisk Handel Norge, som har som formål å fremme ansvarlige leverandørkjeder
	 Oslo	Vy er medlem i "Næring for klima" og har signert "Klimakontrakt" med Oslo kommune om å aktivt bidra til å nå Oslos klimamål og gå foran som en klimaansvarlig virksomhet i hovedstaden
	 Skift	Et næringslivsdrivet klimainitiativ med formål om at Norge skal nå sine klimamål innen 2030

Styrets beretning

Sammendrag 2022

(Fjorårets tall i parentes)

2022 har vært et begivenhetsrikt år for Vy. Starten av året var sterkt påvirket av myndighetenes smitteverntiltak, og når disse opphørte, tok det tid før samfunnet normaliserte seg.

Etter to pandemi-år med betydelig inntektsbortfall og store tap, har passasjerene nå i stor grad kommet tilbake til tog og buss.

Reiseaktiviteten har i løpet av høsten lagt seg på et nivå som er noe under det vi hadde i 2019.

Samtidig har det oppstått nye utfordringer som får innvirkning på resultatene. Krig i Europa har påvirket leverandørkjeden, og prisen på viktige innsatsfaktorer som elektrisitet og drivstoff har økt betydelig.

Året har også vært preget av betydelig arbeid med anbud på trafikkpakkene for persontog på Østlandet, og usikkerhet omkring tildeling. Dette har stor betydning for omfanget av konsernets fremtidige persontogvirksomhet.

Etterspørsel etter transport av gods på jernbane er i positiv utvikling og har bidratt til økte volumer. Produksjonsutfordringer på grunn av blant annet vinterforhold, feil på infrastruktur og ombygging på Alnabru har begrenset volumveksten i CargoNet.

Vy har iverksatt en rekke tiltak både for å gjøre det trygt å reise, forbedre kundetilbudet og redusere tapet:

- Forbedret kundetilbudet for å gjøre det mer attraktivt å velge miljøvennlig
- Tilpasset tilbudet basert på kundebehov og etterspørsel
- Fortsatt effektivisering av drift og støttefunksjoner
- Reforhandlet avtaler der det har vært mulig
- Arbeidet for forlenget kompensasjonsordninger relatert til Covid-19

Utviklingen i viktige styringsparametere for året:

- Vekst i antall reiser med persontog på 56 prosent sammenlignet med i fjor, og en endring på - 16 prosent mot 2019 for sammenlignbar virksomhet i Norge
- Vekst i antall reiser med buss på 44 prosent sammenlignet med i fjor, og en endring på -12 prosent sammenlignet med 2019
- Punktligheten for persontogvirksomheten er 84,8 prosent (87,8 prosent)
- Punktligheten i godsvirksomheten er 87,9 prosent (91,8 prosent) ved ankomst terminal
- Sykefraværet i perioden er 8,0 prosent (7,8 prosent)
- H1 (hyppighet av arbeidsulykker med fravær) er 6,6 (5,3)
- CO2 utslipp er økt med 26 prosent grunnet økt aktivitet og økt pris på biodrivstoff som har medført en vridning bort fra biodrivstoff i anbudskontraktene

Økonomisk utvikling:

- Driftsresultatet er 407 MNOK (-1 026 MNOK)
- Resultat etter skatt er 133 MNOK (-1 026 MNOK)
- Avkastningen på bokført egenkapital siste 12 mnd. er 4,5 prosent (-27,1 prosent)
- Betydelig bedret resultat i persontog sammenlignet med i fjor
- Bedret resultat i buss sammenlignet med i fjor
- Svakere resultat for gods enn i fjor
- Det er netto reversert tidligere avsetninger til fremtidige tap på kontrakter på 576 MNOK, i hovedsak på grunn av reforhandlinger av avtaler med oppdragsgivere, som gir bedre lønnsomhet over kontraktens løpetid

Utviklingen i virksomheten

Persontog

Vy tog opererer persontogtrafikken på Østlandet og trafikkpakke Vest. I tillegg drifter Vy tog fire togkontrakter i Sverige. Avtalen om å operere trafikken på Østlandet utløper

medio desember 2023, og Jernbanedirektoratet forhandler med Vy og Flytoget om en eventuell tildeling av to trafikkpakker for dette området med oppstart medio desember 2023. Beslutningen om tildeling av trafikkpakkene har stor betydning for fremtidig omfang av selskapets persontogvirksomhet.

Driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2022 er 7 947 MNOK (7 023 MNOK), en endring på 13 prosent fra foregående år. Inntektene inkluderer offentlig kjøp av persontrafikkjenester i Norge på 3 295 MNOK (3 422 MNOK). Dette inkluderer ekstra kompensasjon fra Jernbanedirektoratet for inntektsbortfall som følge av pandemien på 275 MNOK (746 MNOK).

Totalt antall reiser i den norske persontogvirksomheten er 52,6 millioner, og inklusiv Sverige på 55,7 millioner. For norsk virksomhet gir dette en vekst i antall reiser på 58 prosent sammenlignet med i fjor, og en reduksjon på 16 prosent sammenlignet med tidligere normal (2019-nivå). Hovedårsaken til bedringen er opphør av smitteverntiltak og en gradvis tilbakevenning til ny normal for reiseaktiviteten.

Trafikkavtalen for trafikkkpakke Vest i Norge er reforhandlet med virkning fra annet halvår. I tillegg er tre av fire svenske togkontrakter reforhandlet.

Driftsresultatet for persontog er 576 MNOK (-860 MNOK). Hovedårsaken til bedringen er stor vekst i antall passasjerer sammenlignet med i fjor, og reforhandlede avtaler med oppdragsgivere. Dette har gitt en betydelig bedring i underliggende drift og dermed også gitt grunnlag for å reversere tidligere tapsavsetninger for kontrakter. For 2022 er det reversert tidligere tapsavsetninger med 567 MNOK knyttet til toganbud i Norge og Sverige. Samtidig har økte energipriser gitt en betydelig negativ effekt på resultatet.

I Norge oppnådde Vy tog en punktlighet på 84,8 prosent, 3 prosentpoeng svakere enn i fjor og betydelig lavere enn målet på 90 prosent. Hovedårsaken er flere feil på infrastrukturen. Operatørvhengig punktlighet (måling av punktlighetsavvik som direkte skyldes Vy) er 97,9 prosent, marginalt under målet.

Buss

Vy buss utfører rutekjøring på kontrakt med fylkeskommuner i Norge og Sverige, samt ekspress-, fly- og turbusskjøring på kommersielt grunnlag. Antall reiser med rutebuss i Norge og Sverige ble betydelig redusert som følge av pandemien, men rutetilbudet i offentlige kollektivinnkjøp har i stor grad blitt opprettholdt av fylkeskommunene gjennom 2022. Antall reiser økte betydelig etter bortfall av smitteverntiltak og normalisering av reiseaktivitet i løpet av året.

Antall reiser med våre kommersielle busser har også utviklet seg positivt gjennom året og har i deler av perioden ligget på samme nivå som 2019. Vy har økt tilbudet i takt med reiseaktiviteten.

Samlet for anbudsaktivitet og kommersiell virksomhet har antall reiser med buss økt med 44 prosent sammenlignet med i fjor, og er for året 12 prosent lavere enn normalåret 2019.

Totale driftsinntekter er 7 621 MNOK (6 410 MNOK). Driftsresultat er 25 MNOK (-4 MNOK). Hovedårsaken er bedret reiseaktivitet i etterkant av pandemien og kostnadstilpasninger. Samtidig har økte energipriser hatt betydelig negativ effekt på resultatet. Inkludert i resultatet er nedskrivning på eiendeler i kontrakter på 87 MNOK.

Godstog

CargoNet har økt omsetning gjennom pandemien. Det er økende interesse i markedet for å flytte gods fra vei til bane, og kundetilbudet er økt betydelig med flere avganger på Nordlandsbanen (dagligvarer og fisk) og mot Sør-Sverige. Antall transporterte containereenheter har økt med 2 prosent sammenlignet med i fjor.

Snittpunktligheten for godstog ved ankomst terminal er redusert og endte på 87,9 prosent (91,8 prosent)

Driftsinntektene er på 1 247 MNOK (1 065 MNOK), og driftsresultatet 19 MNOK (71 MNOK).

Hovedårsaken til nedgangen i resultat er økte energi- og drivstoffpriser, problemer med produksjonsmateriellet forårsaket av dårlig

vintervedlikehold på Nordlandsbanen, redusert aktivitet og produktivitet på Alnabru-terminalen pga. ombygging, samt utfordringer med vedlikehold.

Kundeopplevelse og innovasjon

Kundeopplevelse og innovasjon har som mål å utvikle og tilby gode kundeopplevelser og god kundeinformasjon, samt bidra til et bærekraftig reiseliv. Driftsresultatet er på -99 MNOK (-166 MNOK). Ulike mobilitetstjenester i kombinasjon med en god reiseplanlegger styrker kundetilbudet, og gjør det enklere å reise kollektivt.

Innenfor reiseliv selger Vy kollektivbaserte rundreiser med fjord-, fjell- og kulturopplevelser til norske kunder, turister og internasjonale turoperatører. Hoveddelen av virksomheten ligger i våre deleide selskap Fjord Tours Group og Flåm Utvikling. Vi arbeider med å utvikle flere attraktive reiselivspakker med tog, buss og båt, sammen med lokale reiselivsaktører. Turismen er av særlig stor betydning for Bergensbanen og Flåmsbanen.

Reiseliv har vært kraftig rammet av pandemien, men gjennom året har det vært en betydelig bedring i etterspørselen. Antall reiser på Flåmsbana i 2022 var 59 prosent av 2019-nivå.

Pandemien gjorde det utfordrende for Vybil i etableringsfasen, og ettersom veien til lønnsom drift derfor ble for lang, avvirket Vy sin bildelingstjeneste i Oslo høsten 2022.

Styring og ledelse

Vygruppen AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

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

Styret gjennomgår årlig konsernets visjon og hovedmål, verdigrunnlag, strategier og planer. Det gjennomføres årlige risikoanalyser i konsernet og i virksomhetsområdene, herunder vurdering av klimarisiko. Risiko for feil i finansiell rapportering vurderes gjennom egne

risikoanalyser og periodiske oppfølgingsmøter med virksomhetsområdene.

På bakgrunn av risikoanalysene revideres internkontrollsystemet ved behov, herunder ledelsesdokumenter, retningslinjer, prosedyrer og nøkkelkontroller.

Det er tegnet en styreansvarsforsikring for konsernet. Forsikringen dekker ansvar for krav fremsatt mot sikrede som følge av en handling eller unnlatelse hos sikrede i egenskap av daglig leder, styremedlem, medlem av ledelsen eller tilsvarende styreorgan i konsernet.

Styret har behandlet og vedtatt redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, som er en del av denne års- og bærekraftsrapporten.

En bærekraftig strategi

Styret vurderer årlig Vygruppens strategi, og denne er revidert i 2022. Til grunn for vurderingene ligger blant annet risikoanalyser, interessentdialog og vesentlighetsanalyser knyttet til bærekraft, vurderinger av markeds- og konkurrentutvikling, samt interne analyser.

Vår **visjon** er at Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig.

Vys **hovedmål** er vekst gjennom flere bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig lønnsomhet over tid.

For å kunne levere på vår visjon og hovedmål, vil Vy prioritere fire hovedområder:

- Gode kundeopplevelser hver dag
- Bransjeledende innovasjon
- Effektive og pålitelige i alt vi gjør
- Engasjerte og kundeorienterte medarbeidere

Strategien er operasjonalisert og innarbeidet i Vygruppens handlingsplaner, og styret følger opp fremdrift og status for måloppnåelse.

Gjennom gode kundeopplevelser hver dag, bransjeledende innovasjon og effektiv produksjon - skapt av engasjerte og kundeorienterte medarbeidere - øker vi antallet klimavennlige reiser og transporter. Når flere velger Vy, som leverer tjenester på en lønnsom

måte, vil selskapet også kunne gi eier avkastning på investert kapital og samtidig bidra til et mer bærekraftig samfunn.

For en detaljert redegjørelse om vårt arbeid med bærekraft, mål og resultater viser vi til kapittelet om bærekraft i denne års- og bærekraftsrapporten. Likestillingsredegjørelse og redegjørelse iht. åpenhetsloven finnes etter årsregnskapet

Risiko

Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Konsernets overordnede risikostyringsplan skal bidra til at uforutsett endring i kapitalmarkedene i minst mulig grad påvirker konsernets finansielle resultat negativt. Konsernet kan benytte finansielle derivater innenfor fastsatte rammer for å sikre selskapet mot visse risikoer.

I Vygruppen er hoveddelen av inntektene og kostnadene i NOK og SEK. I daglig drift er konsernet eksponert for valutarisiko i forbindelse med virksomhet i utlandet samt innkjøp med oppgjør i utenlandsk valuta.

Overskuddslikviditet plasseres i bank og norske sertifikater og obligasjoner med kort gjenstående løpetid, samt pengemarkeds- og obligasjonsfond.

Vygruppen reduserer motpartsrisiko i finansielle transaksjoner ved å ha etablerte rammer for eksponering og regelmessig oppfølging av kredittkvalitet på enkeltmotparter.

Utfyllende informasjon om konsernets finansielle risikostyring, er beskrevet i årsregnskapets note 15.

Operasjonell risiko

Vy gjennomfører systematiske analyser av operasjonell risiko, blant annet innenfor trafikksikkerhet, miljø, kvalitet, anskaffelser og oppnåelse av økonomiske mål. Det gjennomføres i tillegg helhetlige risikoanalyser for konsernets virksomhet som en del av det årlige plan- og budsjettarbeidet, hvor potensielle negative og positive effekter identifiseres og

tiltak iverksettes for å styre risikonivået. I disse analysene inngår blant annet mulige endringer i rammebetingelser, markedsutviklingen, konkurransesituasjonen, konsekvenser av miljøkrav og klimautfordringer.

Med utgangspunkt i risikoanalysene er det fastsatt mål, etablert tiltak og kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer.

De viktigste risikoelementene er blant annet tap av anbud og svikt i lønnsomhet i større anbudskontrakter for persontogtjenester på grunn av svikt i forventet reiseutvikling, økte kraft- og drivstoffpriser som ikke fullt ut kan videreføres til kunder, og svikt i leveranser fra sektorleverandører som medfører redusert kvalitet og reduserte inntekter.

Vy må ha en kapitalstruktur som er tilpasset vårt virkeområde, risiko i kontrakter, størrelse og ambisjoner. Som følge av to år med tap som følge av pandemien er selskapets kapitalstruktur nå svakere enn det som har vært fastsatt i interne og eksterne mål.

For å sikre konkurransekraft bør egenkapitalandelen være på nivå som gjør det mulig å investere i utvikling av selskapet. Den forretningsspesifikke risikoen er også vesentlig for vurdering av nødvendig kapitalisering, avhengig av blant annet den kontrakts- og forretningsporteføljen som selskapet har.

Det er i arbeidet med risikovurderinger også identifisert positive muligheter, slik som utvikling av reiseliv, økt reiseaktivitet som gir vekst for tog og buss, samt etablering av avtaler med oppdragsgivere med en mer balansert risikodeling.

Vy er eksponert for fysisk og regulatorisk klimarisiko. Hyppigere klimarelaterte hendelser som ras, flom og skogbrann kan gi produksjonsstans. Klimapolitiske virkemidler kan begrense reiseaktiviteten fra utenlandske turister fra fly og cruiseskip, og kan påvirke energipriser. På den annen side kan en mer ambisiøs klimapolitikk gi økt etterspørsel etter kollektivtransport, klimavennlig reiseliv og gods på bane, og økte investeringer i infrastruktur, som forsterker jernbanens kvalitet og konkurransekraft.

Økonomisk utvikling

Årsresultatet for Vygruppen er på 133 MNOK (- 1 026 MNOK), en bedring på 1 159 MNOK sammenlignet med fjoråret. Driftsresultat er på 407 MNOK (- 1 026 MNOK).

Årsresultat etter skatt for morselskapet Vygruppen AS er -32 MNOK (-824 MNOK). Konsernbidrag og utbytte fra datterselskaper er inkludert i morselskapets årsresultat med 41 MNOK (58 MNOK). Driftsresultatet i morselskapet er -105 MNOK (-213 MNOK)

Konsernets netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er 1 952 MNOK (1 544 MNOK), og betaling av avdrag leieforpliktelser utgjør 1 794 MNOK (1 698 MNOK). Netto investeringer eksklusiv leasing er 32 MNOK (225 MNOK). Investeringene er i hovedsak brukt til å øke kapasitet og lønnsomhet innenfor konsernets virksomhetsområder persontog og buss. Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden er 118 MNOK (-391 MNOK).

Det er ikke betalt utbytte til eier for 2021. For konsernet er egenkapitalen 3 572 MNOK (2 992 MNOK), som gir en egenkapitalandel på 23,3 prosent (16,9 prosent). Egenkapitalen ble betydelig redusert som følge av store tap gjennom pandemien, men har en positiv utvikling i 2022, særlig som følge av endring i pensjonsforpliktelser. Anleggsmidlene forventes betydelig økt i 2023 som følge av aktivering av togleieforpliktelser, noe som vil gi en lavere egenkapitalandel. Egenkapitalandelen forventes gradvis å styrkes over tid basert på en positiv resultatutvikling.

For morselskapet er egenkapitalen 3 540 MNOK (3 395 MNOK) og egenkapitalandelen er på 41,9 prosent (35 prosent).

Konsernets avkastning på bokført egenkapital i 2022 er 4,5 prosent (-27,1 prosent).

Eier ved Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en forventning om 50 prosent utbytte av Vygruppens årsresultat etter skatt, hvor utbyttensnivået det enkelte år må vurderes konkret. Styret har fokus på å styrke lønnsomheten og egenkapitalen for å kunne gi grunnlag for fremtidig utbytte. Pandemiårene har tært på egenkapitalen, og vi kan forvente

en betydelig økning i anleggsmidler knyttet til tog på Østlandet og dermed redusert egenkapitalandel i 2023. På bakgrunn av dette anbefaler styret at det ikke utbetales utbytte for 2022. Det foreslås følgende disponering av årets resultat for morselskapet Vygruppen AS:

Utbytte	0 MNOK
Overført annen egenkapital	-32 MNOK
Sum årsresultat	-32 MNOK

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

Fremtidsutsikter

Vårt mål er vekst og lønnsomhet gjennom gode tilbud til kundene og effektiv drift, samt fortsatt utvikling av virksomheten for å sikre fremtidig konkurransekraft.

Reisenivået har økt gjennom året og ser ut til å ha stabilisert seg på et nivå som er 10-15 prosent lavere enn før pandemien. Vy fortsetter å arbeide for utvikling av kundetilbudet og for at flere velger kollektivt.

Vy har forhandlet med oppdragsgivere for å sikre at selskapets togkontrakter blir økonomisk bærekraftige, og nye avtaler er inngått med effekt fra og med annet halvår for trafikkpakke Vest og for tre av fire togavtaler i Sverige.

Det har vært en betydelig økning i elektrisitets- og drivstoffpriser i løpet av året, og dette forventes å være en betydelig utfordring også fremover, i tillegg til prisoppgang på andre innsatsfaktorer.

Det er betydelig risiko når det gjelder fremtidig omfang av Vys persontogvirksomhet, og også usikkerhet når det gjelder organisering og selskapsstruktur for jernbanen. Etter regjeringens avlysning av ytterligere konkurranser om togkontrakter, har Jernbanedirektoratet iverksatt en prosess for direktetildeling av trafikkavtaler for togtrafikken på Østlandet, fordelt på to avtaler, Østlandet 1 og Østlandet 2. Det er Vy som opererer persontogtrafikken på hele Østlandet i dag, med unntak av Flytogets tilbringertjeneste til Oslo Lufthavn. Jernbanedirektoratet har valgt Vy som foretrukket avtalepart for trafikkpakken

Østlandet 1, og Flytoget som foretrukket avtalepart for Østlandet 2. Jernbanedirektoratet har i tillegg bedt Vy om å gi et samlet tilbud for de to trafikkpakkene. Vy mener det er stordriftsfordeler ved å drive togtrafikken på Østlandet samlet hos en operatør, og at en oppsplitting vil være uheldig for kundene og dyrere for samfunnet. Forhandlingene med begge selskaper pågår fortsatt, og det er ikke tatt noen beslutning om endelig tildeling. Østlandet 2 utgjør over halvparten Vys persontogvirksomhet på Østlandet, og tap av denne trafikken vil ha store konsekvenser for Vy. Oppstart av de nye avtalene er satt til desember 2023.

Regjeringen har også iverksatt en gjennomgang av jernbanens organisering og selskapsstruktur, herunder utredning av en fusjon mellom Vy og Flytoget. Styret har på forespørsel fra eier gitt sine innspill og er positive til en fusjon av selskapene.

I bussvirksomheten forventer vi at rutetilbudet, og dermed også Vys inntekter, i all hovedsak opprettholdes i henhold til avtaler med kollektivtransportsselskapene. Til tross for at kraft- og drivstoffprisene medfører økte kostnader for kollektivselskapene og fylkene, er det viktig å opprettholde kollektivtilbudet for å gjenopprette og øke kollektivandelen fremover. For de kommersielle bussrutene økes tilbudet i takt med utviklingen i etterspørselen. I CargoNet arbeides det med å gjøre produksjonen mer robust og i stand til å

ivareta etterspørselsveksten. Satsingen på nye kundeløsninger og forbedringstiltak videreføres for å forbedre lønnsomheten. I tillegg må det reinvesteres i nytt togmateriell. Bedre og forutsigbare rammebetingelser, herunder videreføring av miljøstøtteordningen, er svært viktig for langsiktig lønnsomhet i godstransport på jernbane.

Innenfor reiseliv har vi tilpasset tilbudet og markedsføringen til norske turister, og internasjonale turister kommer gradvis tilbake.

Satsing på kollektivtrafikken er en viktig del av en god samfunnsutvikling. Effektiv kollektivtransport reduserer klimautslipp, kø, støy og ressursbruk, bidrar til at byene blir bedre å bo i og frigjør areal til menneskelig utfoldelse og natur. Økt transport av gods på bane fremfor vei er også viktig for at Norge skal nå sine klimamål. Vår visjon er at Vy skal gjøre det enkelt å velge miljøvennlig.

Styret ønsker spesielt å takke våre medarbeidere som hver dag utfører et viktig arbeid med å opprettholde et godt tilbud til våre reisende og våre godskunder.

Vygruppens styre



Berit Svendsen
Styreleder



Geir Inge Stokke
Nestleder



Espen Almlid
Styremedlem



Dina Elverum Aune
Styremedlem



Semming Semmingsen
Styremedlem



Ove Sindre Lund
Styremedlem



Petter Louis Pettersen
Styremedlem



Grethe Therese Thorsen
Styremedlem

Oslo, 1. mars 2023

Konsernstyret i Vygruppen

Berit Svendsen
Berit Svendsen/Styreleder

Geir Inge Stokke
Geir Inge Stokke

Espen Almlid
Espen Almlid

Dina Elverum Aune
Dina Elverum Aune

Semming Semmingsen
Semming Semmingsen

Ove Sindre Lund
Ove Sindre Lund

Petter Louis Pettersen
Petter Louis Pettersen

Grethe Thorsen
Grethe Therese Thorsen

Gro Bakstad
Gro Bakstad / Konsernsjef

Årsregnskap – Vy-konsernet

Resultatoppstilling	Side	59
Balanse	Side	60
Kontantstrømoppstilling	Side	61
Egenkapitalutviklingen	Side	62
Segmentinformasjon	Side	63
Noter	Side	64
1 Prinsippnoter for virksomheten i Vy-konsernet	Side	65
2 Aksjer i datterselskap	Side	70
3 Konsern- og virksomhetsstruktur	Side	71
4 Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden	Side	72
5 Inntekter	Side	73
6 Leieavtaler	Side	74
7 Varige driftsmidler	Side	75
8 Periodisk vedlikehold	Side	77
9 Immaterielle eiendeler	Side	77
10 Investeringer i tilknyttede selskaper	Side	78
11 Investering i felleskontrollert virksomhet	Side	79
12 Beholdning komponenter	Side	80
13 Garantier	Side	80
14 Kundefordringer og andre fordringer	Side	80
15 Finansiell risikostyring	Side	81
16 Derivater	Side	82
17 Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet	Side	83
18 Finansielle instrumenter etter kategori	Side	83
19 Kontanter og bankinnskudd	Side	84
20 Aksjekapital	Side	84
21 Rentebærende gjeld	Side	85
22 Skatter	Side	86
23 Personalkostnader	Side	87
24 Pensjoner og lignende ytelser	Side	88
25 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side	90
26 Andre avsetninger for forpliktelser	Side	91
27 Tap på kontrakter	Side	91
28 Andre kostnader	Side	92
29 Finansielle poster	Side	92
30 Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side	93
31 Nærstående parter	Side	93
32 Betingede utfall	Side	98
33 Virksomhetssammenslutninger	Side	98
34 Hendelser etter balansedagen	Side	98

Resultatoppstilling

	Noter	2022	2021
Driftsinntekter	5	17 631	15 289
Lønn og andre personalkostnader	23	7 276	6 668
Avskrivninger og nedskrivninger	7	2 282	2 280
Andre kostnader	28	7 678	7 340
Sum driftskostnader		17 236	16 288
Resultatandel i felleskontrollert virksomhet	11	9	-26
Andel resultat i tilknyttede selskaper	10	3	-1
Driftsresultat		407	-1 026
Finansielle poster			
Finansinntekter	29	65	41
Finanskostnader	29	-278	-181
Netto finanskostnad pensjoner	24, 29	-24	-16
Urealiserte verdiendringer	29	-12	-
Sum finansielle poster		-249	-156
Resultat før skattekostnad		158	-1 182
Skattekostnad	22	-25	156
Periodens resultat		133	-1 026
Periodens resultat tilordnes			
Ikke-kontrollerende eierinteresser		-	-
Aksjonærene i morselskapet		133	-1 026
Sum		133	-1 026
Utvidet resultat			
Periodens resultat		133	-1 026
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	24	618	-139
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	22	-136	31
Poster som kan reverseres over resultat i senere perioder			
Omregningsdifferanser valuta		-28	-70
Periodens totalresultat		587	-1 204
Totalresultat tilordnes			
Ikke-kontrollerende eierinteresse		-	-
Aksjonærene i morselskapet		587	-1 204
Periodens totalresultat		587	-1 204

Balanse

	Noter	31.12.2022	31.12.2021
Eiendeler			
Immaterielle eiendeler	9	1 037	1 088
Utsatt skattefordel	22	245	387
Varige driftsmidler	7	8 577	10 928
Investeringer i tilknyttede selskaper	10	18	16
Finansielle anleggsmidler		95	109
Pensjonsmidler	24	210	-
Sum anleggsmidler		10 182	12 528
Investering i felleskontrollert virksomhet	11	176	133
Beholdning komponenter	12	481	519
Kundefordringer og andre fordringer	14	1 838	1 827
Finansielle eiendeler	17	1 757	1 875
Derivater	16	4	-
Kontanter og bankinnskudd	19	905	783
Sum omløpsmidler		5 161	5 137
Sum eiendeler		15 343	17 665
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital	20	3 387	3 686
Annen egenkapital		185	-694
Sum egenkapital		3 572	2 992
Rentebærende gjeld	21,30	5 566	7 669
Utsatt skatt	22	117	105
Pensjonsforpliktelse	24	808	1 385
Andre avsetninger for forpliktelse	26	213	456
Sum langsiktig gjeld		6 704	9 615
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	25,26	3 088	3 194
Betalbar skatt	22	22	17
Rentebærende gjeld	21,30	1 956	1 844
Derivater	16	1	3
Sum kortsiktig gjeld		5 067	5 058
Sum egenkapital og gjeld		15 343	17 665

Oslo, 1. mars 2023

Konsernstyret i Vygruppen

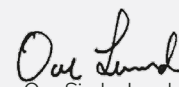

Berit Svendsen / Styreleder


Geir Inge Stokke


Espen Almlid


Dina Elverum Aune


Semming Semmingsen


Ove Sindre Lund


Petter Louis Pettersen


Grethe Therese Thorsen


Gro Bakstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2022	2021
Årsresultat før skatt			
		158	-1 182
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	7	2 282	2 280
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler		-42	-13
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	24	-170	-47
Netto endring i avsetninger for forpliktelse	26	-540	454
Netto urealiserte verdiendringer	29	10	-
Renteposter, periodisering		2	-17
Resultatandel felleskontrollert virksomhet og TS	10, 11	-12	27
Endring arbeidskapital		268	41
Betalte skatter		-4	1
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 952	1 544
Kjøp av datterselskap fratrukket likvid beholdning	33	-	14
Endring i finansielle eiendeler		100	-26
Kjøp av varige driftsmidler	7, 8	-169	-288
Salg av varige driftsmidler		37	75
Netto kontantstrøm til investeringsaktiviteter		-32	-225
Opptak av kort- og langsiktig lån		-	1
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån		-8	-13
Betaling av avdrag leieforpliktelse		-1 794	-1 698
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-1 802	-1 710
ENDRING I KONTANTER OG BANKINNSKUDD I PERIODEN			
		118	-391
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	19	783	1 177
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		4	-3
KONTANTER OG BANKINNSKUDD VED PERIODESLUTT	19	905	783

Egenkapitalutviklingen

2022	Noter	Annen egenkapital			Sum
		Aksje- kapital	Omregn. differanse	Opptjent egenkapital	
Egenkapital 1. januar 2022	20	3 686	31	-725	2 992
Årets resultat		-	-	133	133
Fra utvidet resultat		-	-28	482	454
Kapitalnedsettelse til dekning av tap	20	-290	-	290	-
Nedsettelse av kapital ved tingsuttak	20	-7			-7
EGENKAPITAL 31. DESEMBER 2022		3 387	3	182	3 572

2021	Noter	Annen egenkapital			Sum
		Aksje- kapital	Omregn. differanse	Opptjent egenkapital	
Egenkapital 1. januar 2021	20	3 686	101	409	4 196
Årets resultat		-	-	-1 026	-1 026
Fra utvidet resultat		-	-70	-108	-178
EGENKAPITAL 31. DESEMBER 2021		3 686	31	-725	2 992

Segmentinformasjon

Virksomhetssegmenter

Per 31. desember 2022 har konsernet virksomhet innen følgende hovedsegmenter:

- (1) Persontog: Persontransportvirksomhet med tog
- (2) Buss: Persontransportvirksomhet med buss
- (3) Gods: Godstransport med tog
- (4) Kundeopplevelse og Innovasjon
- (5) Annet: Øvrig virksomhet og konsernfunksjoner (se også prinsippnoten)

Segmenteiendeler i tabellene nedenfor består i hovedsak av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler, varer, kundefordringer og andre fordringer og kontanter, mens utsatt skattefordel og derivater ikke er inkludert.

2022	Persontog	Buss	Gods	Kunde- opplevelse og Innovasjon	Annet/elim	Konsern
Salgsinntekter	3 748	7 528	1 207	1	665	13 149
Offentlig kjøp	3 629	-	-	-	-	3 629
Andre inntekter	570	93	40	156	-6	853
Driftsinntekter	7 947	7 621	1 247	157	659	17 631
Driftskostnader	6 339	6 563	1 086	261	705	14 954
Av- og nedskrivninger	1 032	1 036	142	4	68	2 282
Sum driftskostnader	7 371	7 599	1 228	265	773	17 236
Resultatandel i tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	3	-	9	-	12
Driftsresultat	576	25	19	-99	-114	407
Segment eiendeler	3 871	7 192	1 257	230	2 308	14 858
Investeringer	270	261	284	-	62	877

2021	Persontog	Buss	Gods	Kunde- opplevelse og Innovasjon	Annet/elim	Konsern
Salgsinntekter	2 680	6 277	1 024	1	616	10 598
Offentlig kjøp	3 957	-	-	-	-	3 957
Andre inntekter	386	133	41	167	7	734
Driftsinntekter	7 023	6 410	1 065	168	623	15 289
Driftskostnader	6 758	5 482	867	275	626	14 008
Av- og nedskrivninger	1 125	931	127	33	64	2 280
Sum driftskostnader	7 883	6 413	994	308	690	16 288
Resultatandel i tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	-1	-	-26		-27
Driftsresultat	-860	-4	71	-166	-67	-1 026
Segment eiendeler	5 647	7 579	1 103	226	2 713	17 268
Investeringer	963	2 203	111	12	34	3 323

Se note 5 for nærmere informasjon.

Noter

Alle tall i årsregnskapet er i MNOK.

1. Prinsippnoter for virksomheten i Vy-konsernet
2. Aksjer i datterselskap
3. Konsern- og virksomhetsstruktur
4. Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden
5. Inntekter
6. Leieavtaler
7. Varige driftsmidler
8. Periodisk vedlikehold
9. Immaterielle eiendeler
10. Investeringer i tilknyttede selskaper
11. Investeringer i felleskontrollert virksomhet
12. Beholdning komponenter
13. Garantier
14. Kundefordringer og andre fordringer
15. Finansiell risikostyring
16. Derivater
17. Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet
18. Finansielle instrumenter etter kategori
19. Kontanter og bankinnskudd
20. Aksjekapital
21. Rentebærende gjeld
22. Skatter
23. Personalkostnader
24. Pensjoner og lignende ytelser
25. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld
26. Andre avsetninger for forpliktelser
27. Tap på kontrakter
28. Andre kostnader
29. Finansielle poster
30. Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter
31. Nærstående parter
32. Betingede utfall
33. Virksomhetssammenslutninger
34. Hendelser etter balansedagen

Konsernregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 1. mars 2023.

Note 1

Prinsippnoter for virksomheten i Vy-konsernet

1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Generell informasjon

Vygruppen AS og dets datterselskaper (Vy-konsernet) har virksomhet innen følgende områder:

- Persontransportvirksomhet med tog
- Persontransportvirksomhet med buss
- Godstransport med tog
- Kundeopplevelse og innovasjon

Konsernet har i tillegg egen forsikringsfunksjon som er organisert i et eget captive, Finse Forsikring AS.

Alle aksjene i Vygruppen AS eies av den norske stat ved Samferdselsdepartementet.

Vy-konsernet har hovedkontor i Oslo.

Årsregnskapet for 2022 ble vedtatt av styret 1. mars 2023.

Alle tall i rapporten er oppgitt i millioner norske kroner (MNOK), med mindre annet fremgår av teksten.

Rammeverk for regnskapsavleggelsen

Konsernregnskapet til Vygruppen AS er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) og fortolkninger fra IFRS fortolkningskomité (IFRIC) som er godkjent av EU.

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av konsernregnskapet. Disse prinsippene er benyttet konsistent for alle perioder som er med i presentasjonen dersom ikke annet konkret er nevnt.

Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser som er vurdert til virkelig verdi.

Regnskapsprinsipper som er lagt til grunn for 2022 er konsistent med de regnskapsprinsipper som ble anvendt for årsregnskapet 2021.

Konsernregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Endringer i regnskapsprinsipper, nye standarder og fortolkninger

IFRS 17 Forsikringskontrakter

IFRS 17 er vedtatt av IASB i 2017 og erstatter IFRS 4 Forsikringskontrakter. IFRS 17 omhandler prinsipper for innregning, måling, presentasjon og opplysninger for forsikringskontrakter. Den nye standarden er ikke vurdert å være av vesentlig betydning for konsernets virksomhet. Ikrafttredelsestidspunktet er 1. januar 2023.

Annet

IASB har også vedtatt noen mindre endringer og presiseringer i flere ulike standarder. Det er ikke vurdert at noen av disse endringene vil ha effekter av betydning for konsernet.

Viktige forutsetninger og regnskapsestimer

Anvendelse av konsernets regnskapsprinsipper innebærer at ledelsen må utøve skjønn gjennom bruk av estimer og forutsetninger. Estimer og forutsetninger evalueres løpende og er basert på historisk erfaring kombinert med forventninger om fremtidige hendelser som anses å være sannsynlige på vurderingstidspunktet.

Områder hvor bruk av estimer og forutsetninger er vesentlige for konsernregnskapet

Leieavtale IFRS 16

Ved fastsettelse av leieperiode for den enkelte kontrakt må konsernet løpende vurdere om det foreligger forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det skal tas hensyn til ved fastsettelse av leieperioden. Disse vurderingene involverer stor grad av skjønn da forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det er rimelig sikkert at konsernet skal benytte vil medtas. Konsernet har fastsatt retningslinjer for vurderingene slik at alle relevante forhold blir ivaretatt på en konsistent måte. Leieavtaler for tog- og bussmaterieell samt lokaler som benyttes i aktuelle avtaler for utførelse av person- eller varetransport vurderes i sammenheng med disse.

Fastsettelse av diskonteringsrente som grunnlag for beregning av nåverdien av fremtidige leieforpliktelser involverer også bruk av skjønn. Det er etablert fast metodikk for denne prosessen.

Varige driftsmidler

Konsernet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer konsernet anleggsmidlene verdi og hvorvidt det er behov for å gjøre nedskrivninger. Disse vurderingene involverer stor grad av skjønn. Det vises til note om varige driftsmidler for beskrivelse av nedskrivningstester og tilhørende sensitivitetsvurderinger.

Estimerte avsetninger for tap på kontrakter

Konsernet gjennomfører årlig tester for å vurdere avsetninger for tap på kontrakter, hvor det er negative driftsresultater og dermed indikasjoner på avsetningsbehov. For driftsmidler som benyttes i kontraktene gjennomføres først nedskrivningstest, jfr. omtale ovenfor. Deretter måles nåverdien av fremtidige kontantstrømmer for den enkelte kontrakt. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn. Det vises til note om tap på kontrakter for

nærmere beskrivelse.

Pensjonsforpliktelser

Konsernet har betydelige forpliktelser knyttet til de ansattes opptjente pensjonsrettigheter knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger.

Beregningene innebærer at konsernet må fastsette økonomiske og demografiske forutsetninger. Endringer i forutsetningene kan gi betydelig utslag på de beregnede forpliktelser med konsekvens for fremtidige pensjonskostnader. Det vises til note om pensjoner for nærmere beskrivelse av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn.

I noten er det innarbeidet en sensitivitetsanalyse som viser hvor påvirkelige beregningene er i forhold til endringer i sentrale forutsetninger. Estimatavik som oppstår ved endringer av forutsetninger føres løpende over utvidet resultat med direkte effekt for egenkapitalen etter fradrag for utsatt skatt. Effekter knyttet til planendringer, avvikling og oppgjør som inkluderes i driftsresultatet inneholder skjønn.

Periodisering av inntekter

Deler av konsernets inntekter kommer fra salgs- og takstsamarbeid med andre transportoperatører. Inntektene fra slik samarbeid periodiseres, basert på tellinger av antall reiser, sammensetning av type solgte billetter og erfaringer fra tidligere perioder. Disse vurderingene innebærer en stor grad av skjønn og bruk av estimater.

Grunnet Covid-19-pandemien er takstsamarbeidet med Ruter for regnskapsåret 2022 basert på en fast, avtalt inntektsfordeling, som også inkluderer støtte som Ruter har mottatt fra myndighetene.

Avsetning av kostnader for periodisk vedlikehold

Konsernet foretar løpende avsetning for påløpt kostnad for periodisk vedlikehold iht. forpliktelse i leieavtale av togmateriell. Dette foretas basert på estimert kostnad pr kjørt kilometer, konsernets rute- og vedlikeholdsplan samt regulering i leieavtale. Vurderingene innebærer bruk av skjønn og estimater. Det vises til note for periodisk vedlikehold for nærmere beskrivelse.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet viser det samlede økonomiske resultatet og den samlede økonomiske stillingen for morselskapet

Vygruppen AS og datterselskaper.

Datterselskap

Datterselskaper er selskap der konsernet har faktisk kontroll. Kontroll oppstår når konsernet som investor har evne til å påvirke variabel avkastning som konsernet har rett til eller er eksponert for.

Datterselskaper konsolideres fra og med det tidspunkt konsernet oppnår kontroll og utelates fra konsolidering når kontroll opphører.

Transaksjoner med ikke-kontrollerende eiere i datterselskap behandles som egenkapitaltransaksjoner.

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper

Felleskontrollert virksomhet er selskaper eller enheter hvor Vy har felles kontroll med en eller flere andre investorer.

Tilknyttede eierandeler er selskaper hvor Vy har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, Med betydelig innflytelse menes normalt at konsernet eier mellom 20 % og 50 % av stemmeberettiget kapital.

Eierandeler i både felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper konsolideres inn ved bruk av egenkapitalmetoden.

Oppkjøp

Oppkjøpsmetoden anvendes ved virksomhetssammenslutninger. Vederlaget måles til virkelig verdi på transaksjonstidspunktet som vil være når risiko og kontroll er overdratt og vil normalt sammenfalle med gjennomføringstidspunktet. Det foretas allokering av kostpris basert på virkelig verdi av eiendeler og forpliktelser som overtas ved oppkjøpet. Merverdi utøver det som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld balanseføres som goodwill. Hvis virkelig verdi av identifiserbare eiendeler og gjeld er høyere enn vederlaget, inntektsføres det overskytende umiddelbart.

Prinsipper for å innregne kjøp av tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter er de samme som for kjøp av datterselskaper.

Segmentinformasjon

Vy rapporterer driftssegmentene slik konsernledelsen, som er øverste beslutningstaker, vedtar, følger opp og evaluerer beslutninger.

Valuta

Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta

Konsernregnskapet er presentert i norske kroner og alle tall er gitt i norske kroner som både er den funksjonelle valutaen og presentasjons-valutaen til morselskapet.

Vy-konsernets virksomhet drives i all hovedsak i Norge og noe i Sverige. Resultatregnskap og balanse for konsernenheter med funksjonell valuta forskjellig fra presentasjonsvalutaen regnes om med føring av omregningsdifferanser direkte mot egenkapitalen over utvidet resultat.

Transaksjoner

Driftsinntekter, driftskostnader, innkjøp og finansieringskostnader er i all hovedsak i norske kroner (NOK), svenske kroner (SEK) og euro (EUR). Transaksjoner i fremmed valuta regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet. Valutagevinster og -tap som oppstår ved omregning av poster i fremmed valuta resultatføres.

Offentlig tilskudd

Offentlig tilskudd innregnes når det foreligger rimelig sikkerhet for at foretaket vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene, og tilskuddene vil bli mottatt. Ved innregning i resultatet skjer det på systematisk grunnlag over de regnskapsperiodene der foretaket innregner kostnadene som de offentlige tilskuddene er ment å kompensere for. Offentlig tilskudd som knytter seg til eiendeler er innregnet netto ved at tilskuddet er behandlet som reduksjon av beløp som er innregnet i balansen.

Inntektsføring

Konsernets inntekter kommer i hovedsak fra salg av person- og godstransportjenester.

Salg av tjenester inklusiv kjøp fra offentlig kjøper av persontrafikkjenester resultatføres i den perioden som leveransene foretas som samsvarer med tidspunkt for overførsel av tjeneste til kunden. Dette vil i praksis bety ved gjennomføring av reisen, i tråd med IFRS 15. I forbindelse med offentlig kjøp så har konsernet avtale om overskuddsdeling av resultatet med Jernbanedirektoratet. Overskuddsdelingen resultatføres som reduksjon av driftsinntekter.

Mottatt utbytte fra selskaper annet enn datterselskaper, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter inntektsføres på tidspunkt for vedtak om utdeling av utbytte i utdelende selskap.

Leieavtaler

Vy-konsernet har et betydelig omfang av leie av tog- og bussmateriell samt lokaler som benyttes direkte i konsernets person- og varetransport. Hovedregelen er at alle leieavtaler medtas i balansen ved at forpliktelsen til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes. Alle leieavtaler som overfører retten til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel ved at leietager bestemmer bruk og mottar de økonomiske fordelene innregnes.

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

For avtaler som inngås benyttes diskonteringsrente tilsvarende implisitt rente i leieavtalen hvis denne enkelt kan beregnes og fastsettes. Alternativt benyttes den marginale lånerenten.

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

For kontrakter som også inkluderer andre produkt- eller tjenesteleveranser har konsernet valgt å legge hovedregel til grunn ved at «ikke-leie-komponentene» kostnadsføres som driftskostnad separat fra leiekomponenten.

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

Konsernet anvender IAS 36 «Verdifall på eiendeler» for å fastslå om bruksretteiendelen er verdiforringet og for å regnskapsføre eventuelle påviste tap ved verdifall.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler og driftsrelatert eiendom balanseføres til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet, slik at den er klar for bruk.

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

Lånekostnader som påløper ved konstruksjon av driftsmidler balanseføres fram til eiendelen er klar til bruk. Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet brukstid. Avskrivningstid bruksrettigheter fastsettes i forhold til antatt bruk og leieperiode.

Skinnegående materiell	10 – 30 år
Busser	5 – 12 år
Bygninger	10 – 50 år
Andre anleggsmidler	5 – 30 år
Bruksrettigheter IFRS 16	2 – 20 år

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

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

Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler ervervet separat balanseføres til kost. Kostnaden ved immaterielle eiendeler ervervet ved oppkjøp balanseføres til virkelig verdi i åpningsbalansen i konsernet. Balanseførte immaterielle eiendeler regnskapsføres til kost redusert for eventuell av – og nedskrivning. Internt genererte immaterielle eiendeler, med unntak av balanseførte utviklingskostnader, balanseføres ikke, men kostnadsføres løpende. Økonomisk levetid er enten bestemt eller ubestemt. Immaterielle eiendeler med bestemt levetid avskrives over økonomisk levetid og testes for nedskrivning ved indikasjoner på dette. Avskrivningsmetode og periode vurderes minst årlig, og ved endring behandles dette som estimatendring. Immaterielle eiendeler med ubestemt levetid testes for nedskrivning minst årlig, enten individuelt eller som en del av en kontantstrømgenererende enhet. Immaterielle eiendeler med ubestemt levetid avskrives ikke. Levetiden vurderes årlig med hensyn til om antakelsen om ubestemt levetid kan forsvares. Hvis ikke behandles endringen til bestemt levetid prospektivt.

Forskning og utvikling

Utgifter knyttet til forskningsaktiviteter resultatføres når de påløper. Utgifter knyttet til utviklingsaktiviteter blir balanseført i den grad produktet eller prosessen er teknisk og kommersielt gjennomførbar og konsernet har tilstrekkelig ressurser til å ferdigstille utviklingen. Utgifter som balanseføres inkluderer materialkostnader, direkte lønnskostnader og en andel av direkte henførbare fellesutgifter. Balanseførte utviklingskostnader føres i balansen til anskaffelseskost fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger.

Balanseførte utviklingskostnader avskrives lineært over eiendelens estimerte brukstid.

Nedskrivning

Immaterielle eiendeler samt driftsmidler som avskrives vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt levetid avskrives ikke, men testes årlig for verdifall.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjennvinnbart beløp. Gjennvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader, og bruksverdi.

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

Mulige tapskontrakter

Konsernets virksomhet omfatter langsiktige kontrakter med offentlige oppdragsgivere om levering av kollektivtjenester. For flere av kontraktene har konsernet en del av risikoen for utviklingen i flere kostnadsarter (for eksempel lønn, rente og drivstoff) uten at inntektene i kontrakten blir endret tilsvarende. Dette kan resultere i at kontraktene gir tap ved at forventede gjenværende kostnader er høyere enn estimerte inntekter.For enkelte kontrakter har konsernet også risiko for utvikling i inntektene.

Før en eventuell avsetning gjøres for kontrakter etter IAS 37, foretas en evaluering av verdiene etter IAS 36 (se avsnitt for nedskrivning ovenfor). Deretter måler konsernet løpende nåverdien av fremtidige forventede kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter i den enkelte kontrakt, der estimerte utbetalinger omfatter alle fremtidige uunngåelige driftskostnader inklusive kapitalslit som må påregnes. Avsetningen begrenses til det laveste beløp ved å fortsette eller gå ut av kontrakten. Avsetningen reverseres over den forventede tapsperioden. Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere tapsavsetninger.

Finansielle eiendeler

Virkelig verdi av børsnoterte investeringer er basert på sist registrerte kurs. Hvis markedet for verdipapiret ikke er aktivt, eller hvis det gjelder et verdipapir som ikke er børsnotert, bruker konsernet verdsettelsesmetoder for å fastsette virkelig verdi.

Beholdning komponenter og varer

Varer vurderes til det laveste av anskaffelseskost og netto realisasjonsverdi. Anskaffelseskost tilordnes ved bruk av veid gjennomsnittspris.

For ferdig tilvirkede varer og varer under tilvirkning består anskaffelseskost av utgifter til produktutforming, materialforbruk, direkte lønnskostnader, andre direkte kostnader og indirekte produksjonskostnader (basert på normal kapasitet). Lånekostnader som er direkte henførbare til anskaffelsen eller tilvirkningen av varen, inkluderes i varens kostpris.

Netto realisasjonsverdi er estimert salgspris fratrukket kostnader for ferdigstillelse og salg.

Fordringer

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

Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektivrentemetoden, fratrukket avsetning for påregnelige tap. Det foretas avsetning for forventet fremtidig tap basert på beste estimat på balansedagen. Vurdering foretas på grunnlag av informasjon om fortid, nåtid og estimater for fremtid.

Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler og bundne bankinnskudd i Finse forsikring og spesifiseres i note 19. Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

Skatt

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

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

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

Pensjonsforpliktelser

Konsernet har ulike pensjonsordninger i form av både ytelses- og innskuddsplaner.

Ytelsesplanene forplikter konsernet til å yte periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingen vil i hovedsak være avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden som grunnlag for samordningsberegninger.

Den balanseførte forpliktelsen er nåverdien på balansedagen av de definerte ytelser minus virkelig verdi av pensjonsmidlene på balansedagen. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode. Kostnad ved pensjonsopptjening og netto rente på den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen innregnes i resultatet. Endringer i pensjonsplanens ytelser (planendringer) og konsekvens av oppgjør av pensjonsordninger innregnes i driftsresultatet. Estimatavik som skyldes ny informasjon og endringer i de aktuarmessige forutsetningene innregnes i utvidet resultat.

Gjennom **innskuddsplanene** betaler konsernet et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

Avsetninger

Konsernet regnskapsfører avsetninger for miljømessige utbedringer, restrukturering og rettslige krav når det eksisterer en juridisk eller selvpålagt forpliktelse som følge av tidligere hendelser og det er sannsynlighetsovervekt for at forpliktelsen vil komme til oppgjør i form av en overføring av økonomiske ressurser samtidig som forpliktelsens størrelse kan estimeres med tilstrekkelig pålitelighet. Avsetning for restruktureringskostnader omfatter sluttvederlag til ansatte, og tilhørende terminerings- og avviklingskostnader. Det avsettes ikke for kostnader knyttet til løpende virksomhet eller fremtidige driftstap.

I tilfeller hvor det foreligger flere forpliktelser av samme art, fastsettes sannsynligheten for at forpliktelsen vil komme til oppgjør ved å vurdere gruppen under ett.

Avsetninger måles til nåverdien av forventede utbetalinger for å innfri forpliktelsen. Det benyttes en diskonteringssats før skatt som reflekterer nåværende markedssituasjon og spesifikk risiko knyttet til forpliktelsen. Økningen i forpliktelsen som følge av endret tidsverdi føres som rentekostnader.

Annen kortsiktig gjeld

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

Utbytte

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonærer klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

Vurdering av virkelig verdi

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

Nivå 1

Virkelig verdi måles med bruk av kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

Nivå 2

Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.

.

Nivå 3

Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markededata.

Note 2

Aksjer i datterselskap

Tabellen viser morselskapets direkte eide investeringer per 31. desember 2022. Konsernet består i tillegg av selskaper og eierinteresser i indirekte eie.

Datterselskap	Etablerings-/anskaffelses tidspunkt	Kontor-adresse	Stemme-/res.andel	Bokført investering i datter i morselskapet	Bokført egenkapital	Årets resultat
Vy Buss AS	1. desember 1996	Oslo	100 %	1 333	1 327	-187
Agilia AS	1. oktober 2001	Oslo	100 %	61	29	-13
Finse Forsikring AS	8. november 2001	Oslo	100 %	59	299	11
CargoNet AS	1. januar 2002	Oslo	100 %	103	105	-28
Vy Gjøvikbanen AS	1. april 2005	Oslo	100 %	30	98	26
Vy Tåg AB	1. januar 2007	Gävle	100 %	-	62	11
Vy Tog AS	16. juni 2016	Oslo	100 %	516	427	312
Vy Mobility AS	14. mai 2018	Oslo	100 %	74	77	-14
Tømmervogner AS*	31. desember 2008	Oslo	45 %	2	9	0
SUM				2 178	2 433	118

* Vygruppen AS eier 45% og CargoNet AS eier 55%.

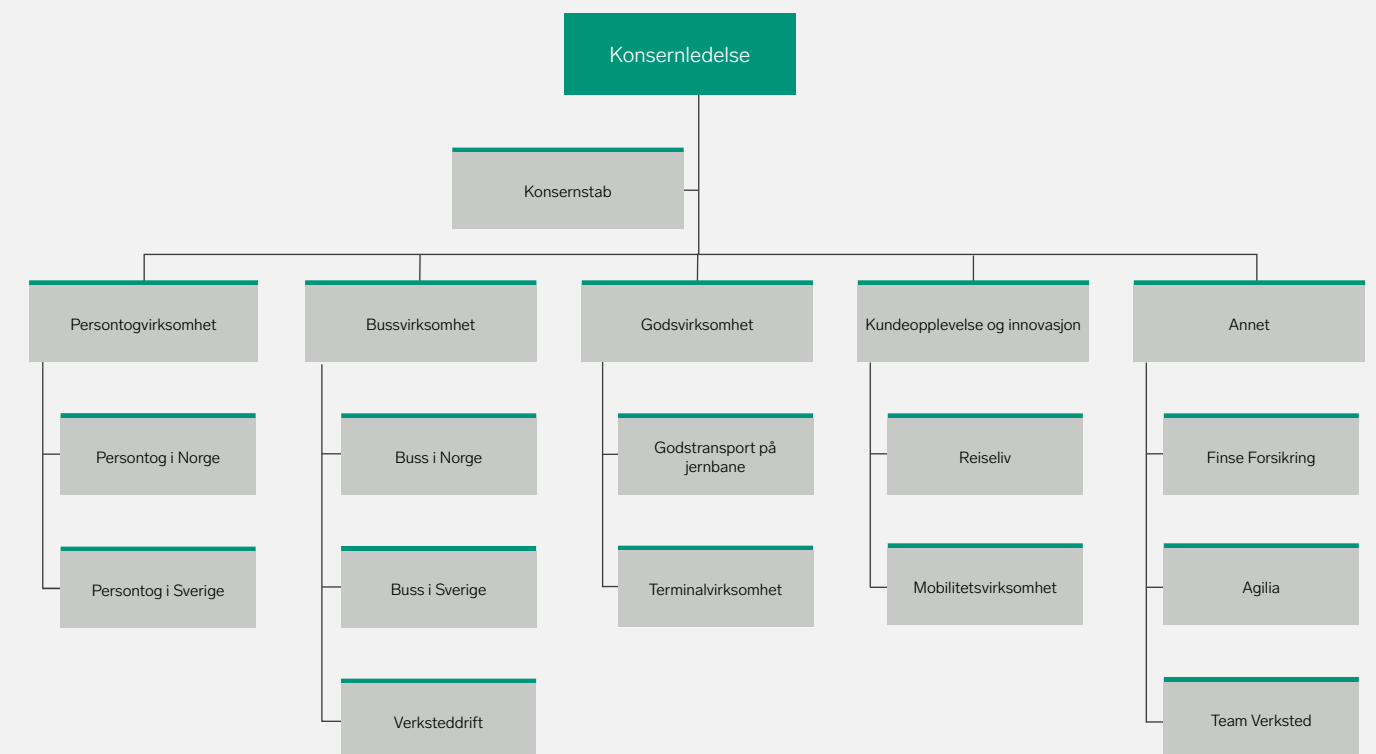
Det er oppgitt 100 % av bokført egenkapital i selskapene pr. 31. desember 2022.

Note 3

Konsern- og virksomhetsstruktur

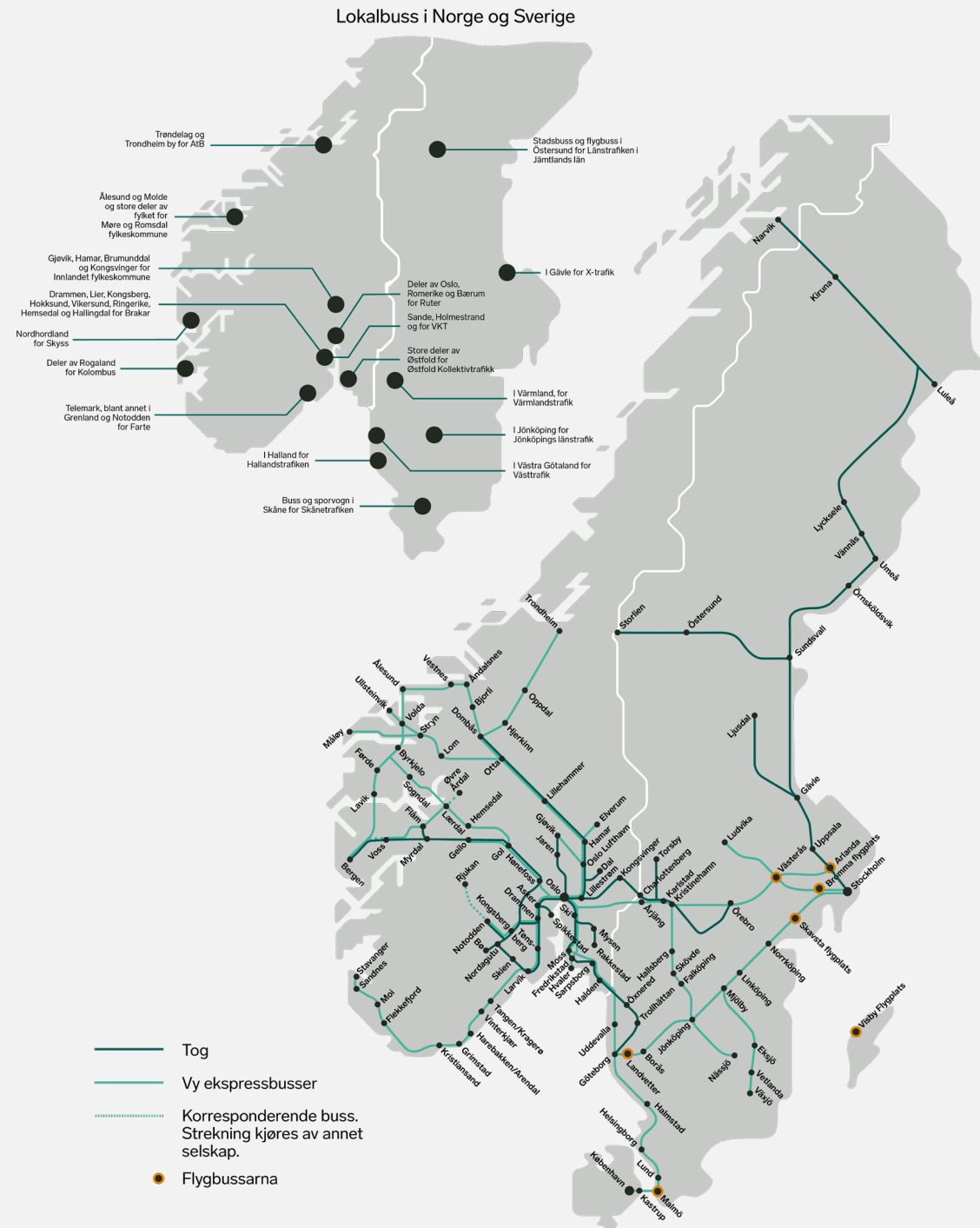
Vy driver virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten styres i virksomhetsområder som avviker noe fra den legale struktur:

- Persontogvirksomheten inngår deler av virksomheten i Vygruppen AS og hele virksomheten i Vy Gjøvikbanen AS, Vy Tåg AB og Vy Tog AS.
- Bussvirksomheten omfatter aktiviteten i Vy buss-konsernet.
- Godsvirksomheten omfatter aktiviteten i CargoNet-konsernet.
- Kundeopplevelser og Innovasjon omfatter konsernets satsing på mobilitetsløsninger samt aktiviteten knyttet til Flåmsbana og Fjord Tours.



Note 4

Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden



Note 5

Inntekter

Driftsinntekter per kategori	2022	2 021
Transportinntekter	16 107	13 930
Andre driftsinntekter	1 524	1 359
SUM	17 631	15 289

Driftsinntekter per land	2 022	2 021
Norge	14 872	12 836
Sverige	2 759	2 453
SUM	17 631	15 289

Det vesentligste av konsernets virksomhet er innenfor Norge. Konsernet har i tillegg noe virksomhet i Sverige.

Informasjon om viktige kunder

Konsernet har en kunde som utgjør mer enn 10 % av driftsinntektene. Statens kjøp av tjenester fra Vy-konsernet fremkommer i note 31. I forbindelse med covid-19-pandemien vedtok regjeringen en støtteordning som ga Jernbanedirektoratet mulighet til å inngå midlertidige tilleggsavtaler om statlig kjøp av persontogtjenester. Inntekter fra denne støtteordningen inngår i statens kjøp av tjenester fra Vy-konsernet.

Konsernets inntekter

Konsernet har størstedelen av sin virksomhet innen persontransport med tog og buss. Det er reisedatoen som regulerer innregningen av inntektene fra billettsalget. Denne skjer således i tråd med at tjenesten ytes. Konsernet har også inntekter på avtaler inngått med fylkeskommuner og län og trafikkavtale med staten Norge. Inntektene fra disse avtalene innregnes også i tråd med reisetidspunktet. I tillegg har konsernet inntekter fra godstransport, terminaldrift, verksted og andre ad hoc tjenester hvor innregningen skjer når tjenesten ytes.

Type	Segment	IFRS 15 behandling
Persontransport	Tog og Buss	Innregning i tråd med at tjenesten ytes (reisedato)
Serverting og småsalg	Tog og Buss	Innregning i tråd med at tjenesten ytes
Avtaler med fylkeskommuner og län	Buss	Innregning i tråd med at tjenesten ytes
Verkstedtjenester	Buss	Innregning i tråd med at tjenesten ytes
Avtaler med fylkeskommuner for inntektsavregning	Tog	Innregning i tråd med at tjenesten ytes (reisetidspunkt)
Trafikkavtale med Staten Norge og off kjøper utlandet	Tog	Innregning i tråd med at tjenesten ytes
Gebyrinntekter	Tog	Innregning i tråd med at tjenesten ytes
Godstransport og terminaltjenester	Gods	Innregning i tråd med at tjenesten ytes
Andre tjenester - salg av ad hoc tjenester, leie lokaler mm	Alle	Innregning i tråd med at tjenesten ytes

Note 6 Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse:	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2022	9 490	9 111
Avdrag	-1 797	-
Avskrivninger	-	-1 839
Innregning og endringer i avtaler	-185	-170
Annet/ valutaeffekter	-2	-28
Sum utgående balanse per 31. desember 2022	7 506	7 074

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 236 MNOK for 2022.

	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2021	8 251	8 028
Avdrag	-1 707	-
Avskrivninger	-	-1 870
Innregning og endringer i avtaler	3 026	2 988
Annet/ valutaeffekter	-80	-35
Sum utgående balanse per 31. desember 2021	9 490	9 111

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 188 MNOK for 2021

For nærmere spesifikasjon av effektene vedrørende endring rett til bruk eiendeler i balanse og resultatregnskap, se note 7 varige driftsmidler.

Gjeld innarbeidet i balansen	2022	2021
Kortsiktig gjeld	1 955	1 844
Langsiktig gjeld	5 551	7 646
Sum	7 506	9 490

Det foreligger i tillegg fremtidige leieforpliktelser på ca 990 MNOK (nominelt) som ikke er innregnet. Dette vedrører i hovedsak leie av driftsmidler som er inngått, men ikke levert. Leieforpliktelse og bruksrettighet vil bli innregnet når driftsmidlene er levert og gjort tilgjengelig for konsernet.

Andre opplysninger

Leieavtaler ikke innregnet	2022	2021
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	84	62
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	33	31
Sum	117	93

Resultatregnskap		
Inntekter fra fremleie	7	8

Kontantstrøm		
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	2 033	1 894

For nærmere beskrivelse av konsernets leieavtaler og foretatte vurderinger henvises til prinsippnoten. For forfallsanalyse over likviditetsforpliktelser knyttet til leieavtaler, se note 15.

Note 7 Varige driftsmidler

Balanse 1. januar 2022	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	1 843	12 165	250	55	12 055	2 944	72	29 384
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 595	-10 733	-167	-	-4 923	-1 002	-36	-18 456
SUM	248	1 432	83	55	7 132	1 942	36	10 928

Regnskapsåret 2022								
Inngående balanse	248	1 432	83	55	7 132	1 942	36	10 928
Omregningsdifferanser	-1	-6	-	-	-23	-5	-	-35
Oppkjøp/avgang av datterselskap	-1	-	-48	-	-	-	-	-49
Akk.avskr. oppkjøp datterselskaper	1	-	42	-	-	-	-	43
Tilgang	52	85	-	17	548	166	9	877
Avgang	-159	-498	-3	-21	-1 046	-35	-15	-1 777
Akkumulerte avskrivninger avganger	150	481	3	-	155	34	15	838
Overføring til/fra AUU	9	11	-	-20	-	-	-	-
Årets avskrivninger	-61	-291	-7	-	-1 523	-263	-10	-2 155
Årets nedskrivninger	-2	-47	-	-	-43	-	-	-92
SUM	236	1 167	70	31	5 200	1 839	35	8 577

Balanse 31. desember 2022								
Akkumulert anskaffelseskost	1 743	11 757	199	31	11 534	3 070	66	28 399
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 507	-10 590	-129	-	-6 334	-1 231	-31	-19 822
SUM	236	1 167	70	31	5 200	1 839	35	8 577

Avskrivningstid benyttet

5 - 30 år	5 - 30 år	3 - evig	1 - 10 år	1 - 20 år	1 - 10 år

Balanse 1. januar 2021	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	1 751	12 555	232	47	9 794	2 305	62	26 746
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 593	-10 888	-157	-	-3 386	-716	-32	-16 772
SUM	158	1 667	75	47	6 408	1 589	30	9 974

Regnskapsåret 2021								
Inngående balanse	158	1 667	75	47	6 408	1 589	30	9 974
Omregningsdifferanser	-3	-23	-	1	-31	-4	-	-60
Oppkjøp/avgang av datterselskap	5	42	19	-	130	-	-	197
Akk.avskr. oppkjøp datterselskaper	-4	-19	-2	-	-42	-	-	-67
Tilgang	131	66	1	85	2 194	699	18	3 194
Avgang	-51	-544	-2	-	-32	-56	-9	-693
Akkumulerte avskrivninger avganger	51	489	1	-	21	56	8	627
Overføring til/fra AUU	10	68	-	-78	-	-	-	-
Andre endringer	-	-	-	-	-	-	-	-
Årets avskrivninger	-49	-314	-9	-	-1 449	-342	-12	-2 175
Årets nedskrivninger	-	-1	-	-	-68	-	-	-69
SUM	248	1 432	83	55	7 132	1 942	36	10 928

Balanse 31. desember 2021								
Akkumulert anskaffelseskost	1 843	12 165	250	55	12 055	2 944	72	29 384
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 595	-10 733	-167	-	-4 923	-1 002	-36	-18 456
SUM	248	1 432	83	55	7 132	1 942	36	10 928

Avskrivningstid benyttet

5 - 30 år	5 - 30 år	3 - evig	1 - 10 år	1 - 20 år	1 - 10 år

Av- og nedskrivninger	2022	2 021
Årets avskrivninger varige driftsmidler	2 155	2 175
Årets nedskrivninger varige driftsmidler	92	69
Årets av- og nedskrivninger immaterielle eiendeler (note 9)	35	49
Årets negative goodwill ifm virksomhetssammenslutninger (note 33)	-	-13
Sum av- og nedskrivninger	2 282	2 280

Varige driftsmidler og tap på kontrakter

Driftsinntekter i konsernet er i stor grad knyttet til langsiktige anbudskontrakter som innebærer vesentlige investeringer i varige driftsmidler. Ved avleggelsen av regnskapet per 31. desember 2022 er det foretatt en vurdering av verdien av konsernets varige driftsmidler, hvor det kan være indikasjoner på varig verdifall (IAS 36).

For å etterprøve balanseførte verdier er det foretatt beregninger av bruksverdi. Bruksverdien er beregnet for hver kontantstrømgenererende enhet (CGU). Beregning av bruksverdi er foretatt hvor det er indikasjoner på varig verdifall på anleggsmidlene.

Bruksverdien er kalkulert som nåverdien av forventede fremtidige kontantstrømmer for hvert anbud. I de fremtidige kontantstrømmene er lagt inn kontraktsinntekter og forventede driftskostnader, herunder felleskostnader som er mulig å allokere til den enkelte CGU, i kontraktens levetid. I de tilfellene der det eksisterer gjenkjøpsverdier på transportmidler vil disse ihensyntas ved utløpet av kontrakten. Gjenkjøpsverdier baseres på erfaringer eller restverdigarantier fra leverandører. I flere av kontraktene ligger også at oppdragsgiver har opsjoner til forlengelse av kontraktene. Dersom det vurderes sannsynlig at opsjonene utøves tas effekten av opsjonsperiodene med i kontantstrømmene. Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er lavere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader, og bruksverdi.

I tillegg til evaluering av balanseførte verdier etter IAS 36, vurderes kontraktene for eventuelle ytterligere avsetninger etter IAS 37. Ved disse vurderingene måler konsernet løpende nåverdien av fremtidige forventede kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter i den enkelte kontrakt, der estimerte utbetalinger omfatter alle fremtidige uunngåelige driftskostnader som må påregnes. Avsetningen begrenses til det laveste beløp ved å fortsette eller gå ut av kontrakten. Avsetningen reverseres over den forventede tapsperioden. Se note 27 for detaljer om avsetning for tap på kontrakter.

I de fremtidige kontantstrømmene for vurderinger etter IAS 36 og IAS 37 er det benyttet følgende hovedforutsetninger:

Vekstrate	3,0 %	
Diskonteringsrente	9,5-10,2%	vurderinger etter IAS 36
Lånerente	3,7-7,9%	vurderinger etter IAS 37

Basert på hovedforutsetningene har konsernet foretatt nedskrivninger på driftsmidler i 2022 på MNOK 92 (2021: MNOK 69). Konsernet har kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til bruksverdi per 31. desember 2022 og som samlet er nedskrevet med MNOK 116 (2021: MNOK 69). Konsernet har videre kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til virkelig verdi på driftsmidler per 31. desember 2022 og som samlet er nedskrevet med MNOK 35 (MNOK 12). For kontraktene hvor driftsmidler er nedskrevet til virkelig verdi er samlet bruksverdi på MNOK 212, som var ca MNOK 3 høyere enn virkelig verdi.

Sensitivitet for transportmidler

For å beskrive den usikkerhet som ligger i beregningene av nedskrivninger etter IAS 36 er det foretatt sensitivitetsanalyser på utvalgte faktorer i beregningen. Sensitivitetsanalyse er foretatt for de kontrakter hvor det er foretatt nedskrivning av anleggsmidler.

Diskonteringsrente ved vurdering av transportmidler

En endring i diskonteringsrenten med +/- 1 % -poeng vil gi ulike endringer i beregnet nåverdi for de ulike kontraktene. Årlig endring i EBITDA på 1 MNOK pr kontrakt vil også gi en effekt på beregnet nåverdi. Oversikten nedenfor viser disse effektene.

Diskonteringsrente		Faktisk akkumulert nedskrivning	Estimert akkumulert nedskrivning*
Endring i faktorer	Endring i nåverdi		
Rente +1 %	-24 447	151 275	164 697
Rente -1 %	25 859	151 275	137 113

EBITDA

Endring i faktorer	Endring i nåverdi	Faktisk akkumulert nedskrivning	Estimert akkumulert nedskrivning*
EBITDA + 1 MNOK per kontrakt	19 676	151 275	146 001
EBITDA - 1 MNOK per kontrakt	-19 676	151 275	156 549

* Faktisk akkumulert nedskrivning påvirkes av vurdering av markedsverdi for driftsmidler.

De kontantstrømgenererende enhetene som er vurdert til virkelig verdi for driftsmidler ville vært klassifisert på nivå 2 i et verdsettelses-hierarki. Driftsmidlene som er vurdert til bruksverdi ville vært klassifisert på nivå 3 i et verdsettelses-hierarki.

Note 8

Periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold på leide tog	2022	2021
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	14	25
Årets påløpte vedlikeholdskostnad	-85	-85
Årets utførte periodiske vedlikehold	42	74
BALANSEFØRT VERDI 31. DESEMBER	-29	14

Som leietaker av tog er konsernet etter leieavtalen ansvarlig for å utføre noe tungt vedlikehold på leid materiell. Konsernet avsetter i regnskapet for beregnede påløpte kostnader for periodisk tungt vedlikehold for leid togmateriell. Avsetningen foretas med bakgrunn i leieavtalen basert på estimerte kostnader pr kjørt kilometer og konsernets rute- og vedlikeholdsplan. Kostnadene er estimert basert på avtaler med vedlikeholdsoperatører og erfaringer fra tidligere utført vedlikehold. Utført vedlikehold motregnes avsetningen. Ved tilbakelevering av togene vil konsernet måtte kompensere eller motta kompensasjon fra utleier, basert på togenes vedlikeholdsstandard ved tilbakelevering. Vurderingene innebærer bruk av skjønn og estimater.

Balanseført verdi av periodisk vedlikehold inngår i andre avsetninger for forpliktelser (se note 26).

Note 9

Immaterielle eiendeler

	Goodwill		Øvrige		Sum	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Balanse 1. januar						
Akkumulert anskaffelseskost	659	693	799	846	1 458	1 539
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-215	-225	-155	-112	-370	-337
SUM	444	468	644	734	1 088	1 202
Regnskapsåret						
Inngående balanse	444	468	644	734	1 088	1 202
Omregningsdifferanse - anskaffelseskost	-12	-34	-19	-53	-31	-87
Omregningsdifferanse - av- og nedskrivninger	3	10	3	6	6	16
Tilgang	-	-	9	6	9	6
Årets avskrivninger	-	-	-35	-49	-35	-49
SUM	435	444	602	644	1 037	1 088
Balanse 31. desember						
Akkumulert anskaffelseskost	647	659	789	799	1 436	1 458
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-212	-215	-187	-155	-399	-370
SUM	435	444	602	644	1 037	1 088

Goodwill er i all hovedsak relatert til oppkjøpet av Flygbussarna. Øvrige immaterielle eiendeler knytter seg i all hovedsak til merkevare, kontrakter og relasjoner, kundedatabase og oppstillingsplasser ved flyplassene. Merkevare og oppstillingsplasser avskrives ikke.

Nedskrivningstester for goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid

Eventuelle behov for nedskrivning av goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid vurderes årlig ved sammenstilling av balanseført verdi mot gjenvinnbart beløp. Forholdet følges opp ut fra hva som er vurdert til den naturlige kontantstrømgenererende enhet (CGU) knyttet til hvert oppkjøp. Gjenvinnbart beløp av en kontantgenererende enhet beregnes ut ifra kalkyler basert på hvilken verdi eiendelen vil gi for virksomheten. Det brukes likviditetsprognoser basert på neste års budsjett som fremskrives over en 5 års periode. De kontantstrømmene som er avhengig av avtale-/anbudsperiode begrenses til utløp av anbud/avtale. For kommersielle avtaler utledes kontantstrømmer etter de fem første årene ved hjelp av de estimerte vekstrater. Forutsetningene som benyttes ved beregning av gjenvinnbare beløp varierer mellom hver kontantgenererende enhet. Benyttet diskonteringsatts gjenspeiler spesifikk risiko for det relevante segmentet.

For år 2022 er det ikke innregnet nedskrivning av goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid.

Note 10

Investering i tilknyttede selskaper

	2022	2021
Balanseført verdi 1. januar	16	35
Avgang av tilknyttede selskaper	-	-18
Andel av resultatet	3	-1
SUM BALANSEFØRT VERDI 31. DESEMBER	18	16

Andel av resultat er etter fradrag for skatt og det tilknyttede selskapets ikke-kontrollerende eierinteresser, samt fradrag for utbetalt utbytte.

Den 9. april 2021 betalte Vy-konsernet et kontantvederlag på 19 MNOK for den resterende eierandelen i Minibuss 24-7 AS (50,67 %). Dette oppkjøpet ble formelt godkjent av Konkurransetilsynet i mai 2021, og Minibuss 24-7 ble fra dette tidspunktet innregnet som et heleid datterselskap i Vy-konsernet. Eierandelen i Minibuss 24-7 var per 31.12.2020 bokført til MNOK 21, og det ble i forbindelse med transaksjonen bokført tap på den opprinnelige eierandelen på MNOK 3 og som er inkludert i raden "Avgang tilknyttede selskaper" i 2021.

Resultat, eiendeler og gjeld i tilknyttede selskapene, hvorav ingen er børsnoterte, er følgende:

2022	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Årsresultat	Eierandel %
Nordlandsbuss AS	Bodø	345	301	196	3	34 %
Peer Gynt Tours AS	Oslo	8	6	18	-0	34%
Sjøholt Last og Buss AS	Ørskog	5	4	16	0	49 %
SUM		358	311	230	3	

2021	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Årsresultat	Eierandel %
Nordlandsbuss AS	Bodø	63	21	102	-12	34%
Peer Gynt Tours AS	Oslo	5	3	14	-1	34%
Sjøholt Last og Buss AS	Ørskog	6	4	15	-	49%
SUM		74	28	131	-13	

Note 11

Investering i felleskontrollert virksomhet

	2022	2021
Balanseført verdi 1. januar	133	133
Andel av resultatet	9	-26
Egenkapitaltransaksjoner	34	26
SUM BALANSEFØRT VERDI 31. DESEMBER	176	133

Andel av resultatet inkluderer korreksjoner fra tidligere år.

Vy-konsernet har følgende andeler i felleskontrollert virksomhet:

Felleskontrollert foretak:	Anskaffet	Kontoradr.	Stemme/ res. andel	Bokført egenkap.	Års-resultat Vår andel	Balanse- verdi i selskapet 31. des
Flåm Utvikling AS	2013	Aurland	50 %	79	12	90
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50 %	262	-3	288

Beløpene under viser konsernets andel av eiendeler og gjeld samt av salg og resultat av investeringen i den totale felleskontrollerte virksomheten.

Eiendeler	2022	2021
Varige driftsmidler	135	138
Omløpsmidler	54	39
SUM	189	177
Gjeld		
Langsiktig gjeld	5	7
Kortsiktig gjeld	14	8
SUM	19	15
NETTO EIENDELER	170	162
Resultat	2022	2021
Salgsinntekt	165	50
Kostnader	-156	-76
ÅRSRESULTAT ETTER SKATT	9	-26

Beskrivelse av virksomhetens art:

Flåm Utvikling AS

Flåm Utvikling AS har i 20 år med Vygruppen AS som leverandør av togtransporttjenester drevet reiselivsproduktet Flåmsbana. Flåm Utvikling AS driver produktutvikling, salg, markedsføring, kundehåndtering og merkevareutvikling, samt utvikler grunnlaget for kommersiell helårsdrift av Flåmsbana. Flåmsbana er landets første helårige fjell/fjord togdestinasjon.

Fjord Tours Group AS

Fjord Tours Group AS eies 50% hver av Vygruppen og Fjord1 AS, og utgjør selskapenes felles reiselivssatsing. Fjord Tours Group sitt datterselskap Fjord Tours AS jobber med å utvikle, markedsføre og selge bærekraftige, kollektivbaserte rundturer i tillegg til å selge enkeltstående togreiser og andre transportprodukter til internasjonale turoperatører og agenter. I dag er «Norge i et nøtteskall», med blant annet Bergensbanen og Flåmsbana, Fjord Tours' mest kjente rundtur. Turistene reiser med rutegående transport, og kan også legge til overnatting, aktiviteter og andre opplevelser på rundturen. I 2022 kjøpte Fjord Tours Group ut resterende aksjer (26%) i Fjord Tours AS og eier med det 100% av datterselskapet. Fjord Tours Group har også deltatt i etableringen av et nytt, lokalt reiselivsselskap i Hardanger i 2022 – Book Hardanger AS – og gått inn med en eierandel på 33% i selskapet. Fra før eier Fjord Tours Group også 34% av aksjene i Best Arctic AS samt 31% av aksjene i Geiranger Fjordservice.

Note 12

Beholdning komponenter

	2022	2021
Komponenter	473	513
Komponenter under tilvirkning	8	6
SUM BEHOLDNING KOMPONENTER	481	519

Note 13

Garantier

Vy-konsernet har til enhver tid en rekke løpende bankgarantier i forbindelse med den ordinære driften. Per 31. desember 2022 er den øvre rammen på disse garantiene 1.042 MNOK (1 613 MNOK).

Note 14

Kundefordringer og andre fordringer

	2022	2021
Kundefordringer	1 271	1 147
Avsetning for tap	-8	-14
Kundefordringer netto	1 263	1 133
Forskuddsbetalinger	399	480
Andre fordringer	176	214
SUM KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER	1 838	1 827

Bokført verdi av kundefordringer, forskuddsbetaling og andre fordringer tilsvarer virkelig verdi. Kundefordringer inneholder i hovedsak persontoginntekter, godsinntekter, utleieinntekter og uavregnet avtalt kjøp fra fylkeskommuner.

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2022	2021
Forfalte fordringer på balansedagen	184	182
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	150	137
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	18	10
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	16	35

Note 15

Finansiell risikostyring

Kapitalforvaltning

Konsernets mål for kapitalforvaltningen er å trygge fortsatt drift ved å sikre avkastning for eierne, og opprettholde en optimal kapitalstruktur, for derved å redusere kapitalkostnadene. Forvaltningen skjer i samsvar med retningslinjer fastsatt av konsernstyret, som vedtar prinsipper for risikostyringen og angir retningslinjer for spesifikke risikoområder. Den totale risiko for kapitalforvaltningen skal være lav. Plasseringer skal foretas i rentebærende produkter i norske kroner og det fastsettes kredittrisikorammer for konsernets plasseringer og i samsvar med retningslinjenes krav til sikkerhet, risikospredning og likviditet, skal Vy maksimere avkastningen av de forvaltede midler.

Konsernet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater, obligasjoner med kort gjenværende løpetid og rentefond.

Finansielle risikofaktorer

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko.

Konsernets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimalisere de potensielle negative effektene på konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer.

Finansiell risikostyring ivaretas av den sentrale finansavdelingen i konsernet. Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike driftsenhetene.

Markedsrisiko

Valutarisiko

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

Konsernet opererer nordisk og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører også utenfor Norden, og er dermed eksponert for valutarisiko. Konsernet minimerer valutarisiko ved at avtaler knyttet til større investeringer fra utenlandske leverandører hovedsaklig inngås i norske kroner eller sikres på annen måte. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK.

Konsernet har enkelte investeringer i utenlandske datterselskaper der netto eiendeler er utsatt for valutarisiko ved omregning. Denne risiko er ikke vurdert å være av vesentlig betydning for konsernet.

Renterisiko

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

Konsernet har ingen utestående sertifikat og obligasjonslån. Konsernet har leasinggjeld som er ekponert mot flytende rente. Vygruppen har overskuddslikviditet som blir forvaltet i det norske rentemarkedet. Forvaltningen av overskuddslikviditeten har kort gjennomsnittlig rentedurasjon slik at virkelig verdiendring grunnet endringer i pengemarkedsrenten er moderat.

Øvrig prisisiko

Konsernet har risiko knyttet til prisendringer knyttet til strøm og diesel til tog og bussvirksomheten. Konsernet foretar i liten grad prissikring av fremtidige strøm og dieselbehov.

Likviditetsrisiko

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

Konsernets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av kassekreditt og kontantekvivalenter ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm.

Vy reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved å ha tilgang til flere finansieringskilder i Norge og internasjonalt, samt tilstrekkelig likviditet til å dekke planlagt drifts-, investerings-, og refinansieringsbehov uten opptak av ny gjeld innenfor en tidsperiode på 12 måneder. Likviditeten består av bankinnskudd, renteverdipapirer, rentefond og kassekreditt.

Vy har god kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt Vygruppen AS en kredittrating for langsiktig låneopptak på BBB+ (Negative outlook). Denne kredittratingen gir Vy god tilgang på fremmedkapital.

Tabellen viser fremtidige forfall for konsernets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2022:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år	2 - 5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 158	-	-	-
Lån	4	2	5	5
Leieforpliktelser	1 852	964	2 044	2 163
Varige driftsmidler	744	-	-	-

Kreditrisiko

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

Personog- og bussvirksomheten selger transporttjenestene hovedsakelig mot kontant betaling. Kredit gis til kunder som er offentlige myndigheter og hvor det foreligger langsiktige avtaler. Godsvirksomhetens omsetning er fordelt på flere mellomstore kunder som en følger den økonomisk utvikling hos gjennom oppdaterte kredittvurderinger. Øvrige datterselskap har morselskapet som største kunde. Konsernet er derfor i liten grad utsatt for kreditrisiko.

Vy er eksponert for kreditrisiko gjennom plasseringer av overskuddslikviditet hos utstedere av verdipapirer. Morselskapet har etablert rammer for kreditt-eksponering mot sektorer og enkeltmotparter basert på kredittvurderinger.

Vy har risiko på motpartene i rente- og valutaderivatene og har fokus på motpartsrisikoen i finansielle transaksjoner.

Vy vurderer maksimal kreditrisiko til å være følgende:	2022	2021
Bankinnskudd	905	783
Plasseringer	1 757	1 875
Finansielle derivater	4	-
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	1 838	1 827
SUM	4 504	4 485

Kreditrisikoen på motparter (motpartsrisiko) ved bruk av finansielle derivater reduseres gjennom spredning på flere motparter. Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha en A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir overvåket løpende. Vy har avtaler som regulerer juridiske motregnings-rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med mange banker.

Overskuddslikviditet plasseres i norske obligasjoner og sertifikater med kort gjenværende løpetid samt norske rentefond. Det er etablert rammer for kreditteksponering mot de forskjellige sektorene, og det er etablert rammer for enkelte virksomheter basert på kredittvurdering. I tillegg er det etablert rammer for pengemarkeds- og obligasjonsfond.

Konsernstyret har gitt datterselskapet Finse Forsikring AS definerte, utvidede rammer i forhold til plassering av overskuddslikviditet. Selskapet har gjort investeringer i noterte aksjefond på Oslo Børs; Skagen Global, Nordea Stabile Aksjer Global Etisk og Storebrand Global Multifaktor.

Resultateffekten før skatt ved angitt kursnedgang på porteføljen i forhold til kurser på balansedagen viser at porteføljerisiko ved difall på 36 % gir en estimert risiko på -21 MNOK (2021: 46 % -30 MNOK). Denne vurdering og fastsettelse av presentsatser for verdifall er foretatt i samsvar med standardmodellen for forsikringselskap ved beregning av kapitalkrav.

Note 16 Derivater

	2022		2021	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutaswapper	4	-	-	-3
Energikontrakter	-	-1	-	-
SUM	4	-1	-	-3

Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende. Derivater er klassifisert som kortsiktige eiendeler og forpliktelser.

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2022	2021
Periodens endring av virkelig verdi	6	-3
Akkumulert endring av virkelig verdi	3	-3

Note 17 Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Verdipapirer	2022	2021
Aksjer og andre rentepapirer/fond - Norge	1 619	1 731
Aksjer og andre verdipapirer/fond - Globalt	58	66
Tidsinnskudd/særvilkår	80	78
SUM	1 757	1 875

Virkelig verdi er basert på endringer i opprinnelig rente, valutakurs og spread (på opptakstidspunktet) i forhold til markedsrenter, kurser og spreader på balansedatoen.

Effektiv rentesats på kortsiktig plasseringer i bank var på 2,9 % per 31. desember 2022 (2021: 1,03 %).

Endringer av virkelig verdi på verdipapirer	2022	2021
Periodens verdiendringer	-17	3
Akkumulert verdiendringer	24	41

Note 18 Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Finansielle anleggsmidler	95	109	-	-	95	109
Derivater	-	-	4	-	4	-
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 439	1 348	-	-	1 439	1 348
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	1 757	1 875	1 757	1 875
Kontanter og bankinnskudd	905	783	-	-	905	783
SUM	2 439	2 240	1 761	1 875	4 200	4 115

Vy Buss AS har en egen pensjonskasse for ansatte med offentlig pensjonsytelser. Egenkapitalinnskuddet på MNOK 65 tilsvarende virkelig verdi og er inkludert i finansielle anleggsmidler.

Forpliktelser 31. desember	Andre forpliktelser til amortisert kost		Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Lån (ekskl. leieavtaler)	16	23	-	1	16	24
Leieforpliktelser IFRS 16	7 506	9 490	-	-	7 506	9 490
Derivater	-	-	1	3	1	3
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	2 864	2 992	-	-	2 864	2 992
SUM	10 386	12 505	1	4	10 387	12 509

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2022:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 757	-	-	1 757
Derivater	-	4	-	4
SUM EIENDELER	1 757	4	-	1 761
Lån og påløpte renter	-	-	-	-
Derivater benyttet til sikring	-	1	-	1
SUM FORPLIKTELSE	-	1	-	1

For beskrivelse av nivåene benyttet i tabellen, se omtale i prinsippnoten.

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2021:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 875	-	-	1 875
SUM EIENDELER	1 875	-	-	1 875
Lån og påløpte renter	-	-	-	-
Derivater benyttet til sikring	-	3	-	3
SUM FORPLIKTELSER	-	3	-	3

For beskrivelse av nivåene benyttet i tabellen, se omtale i prinsippnoten.

Note 19

Kontanter og bankinnskudd

	2022	2021
Kontanter og bankinnskudd	905	783

Herav bundne midler 160 MNOK (2021: 155 MNOK).

Note 20

Aksjekapital

	Antall aksjer	Ordinære aksjer	Sum (MNOK)
Aksjer 1. januar 2022	3 685 500	3 685 500	3 686
Aksjer 31. desember 2022	3 387 905	3 387 905	3 387

Selskapet har kun én aksjeklasse, hver aksje har pålydende NOK 1.000 og eies av den norske Stat ved Samferdselsdepartementet.

Det ble ikke utbetalt utbytte i 2022 for regnskapsåret 2021. Det er heller ikke foreslått utdeling av utbytte for regnskapsåret 2022. Vedtak fattes på den ordinære generalforsamlingen i 2023.

Det ble gjennomført to kapitalnedsettelse i 2022. Aksjekapitalen ble først nedsatt med MNOK 290 for å dekke udekket tap før gjennomføring av en kapitalnedsettelse ved tingsuttak på MNOK 7 i forbindelse med overdragelse av eiendeler knyttet til bergings- og beredskapsvirksomheten for tog, fra Vygruppen AS til Bane NOR SF.

Note 21

Rentebærende gjeld

	31.12.2022	31.12.2021
Langsiktig gjeld		
Leieforpliktelser IFRS 16	5 551	7 646
Pantelån	13	18
Gjeldsbrev og andre lån	2	5
Sum	5 566	7 669
Kortsiktig gjeld		
Leieforpliktelser IFRS 16	1 955	1 844
Andre lån	1	-
Sum	1 956	1 844
SUM LÅN	7 522	9 513

Konsernet er eksponert for renteendringer på lån og leieforpliktelser med flytende rente basert på følgende reprisingsstruktur:

	2022	2021
Lån og swapper		
6 måneder eller mindre	2 652	3 072
Over 6 måneder	-	-
Forfall for langsiktige lån er som følger:	2022	2021
Mellom 1 og 2 år	288	472
Mellom 2 og 5 år	1 312	983
Over 5 år	1 052	1 617
Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2022	2021
Andre lån	NOK 4,37	1,44
Andre lån	SEK 1,93	1,00

Balansført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

	2022	2021
Balansført verdi av konsernets lån i ulike valutaer er som følger:		
NOK	2 017	2 325
SEK	635	747
SUM	2 652	3 072
Konsernet har følgende utnyttede lånefasiliteter	2022	2021
Flytende rente	-	-
- Utløper innen ett år	400	400
SUM	400	400

Fasiliteten som løper innen et år er en kassekreditt knyttet til toppkontoen i Vy-konsernets konsernkontosystem. Kreditten løper for ett år av gangen, og fornyes årlig.

Note 22

Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2022	2021
Betalbar skatt	22	17
Endring i utsatt skatt	3	-173
Skattekostnad	25	-156

Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2022	2021
Årets betalbare skattekostnad	21	17
For lite/mye avsatt skatt tidligere år	1	-
Betalbar skatt i balansen	22	17

Den faktiske betalbare skatten i balansen vil delvis bli utlignet mot konsernbidrag som foreslås vedtatt i 2022.

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2022	2021
Årsresultat før skatt	158	-1 182
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats	31	-286

Skatteeffekten av følgende poster:	2022	2021
Andre permanente forskjeller knyttet til investeringer (fritaksmetoden)	-2	1
Andre ikke fradragberettigede kostnader	2	132
Andre ikke skattepliktige inntekter	-2	-3
Endring i nedvurdering av utsatt skattefordel	-2	-
For mye avsatt tidligere år	-2	-
Skattekostnad	25	-156
Effektiv skattesats	16 %	13 %

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

Utsatt skatt nettoføres kun når konsernet har en juridisk rett til å motregne utsatt skattefordel mot utsatt skatt i balansen og dersom den utsatte skatten er til samme skattemyndighet. I tabellene nedenfor presenteres tallene netto mens i balansen presenteres henholdsvis utsatt skatt og utsatt skattefordel brutto. Balanseført utsatt skatt knytter seg til virksomhetene i Sverige mens utsatt skattefordel knytter seg til virksomhetene i Norge.

2022	01.01.	Valuta om-regn.	Kjøp/salg av datter-selsk.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	Mottatt skatt for underskudd	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)									
Driftsmidler	-1 013		-4	228	-	-	-	-	-789
Immaterielle eiendeler	-635	18	-	31	-	-	-	-	-586
Finansielle eiendeler	-65	-	-	-146	-	-	-	-	-211
Varer	65	-	-	44	-	-	-	-	109
Fordringer	4	-	-	-9	-	-	-	-	-5
IFRS 16	295	-	-	58	-	-	-	-	353
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-111	-	-	29	-	-	-	-	-82
Pensjonsforpliktelse	1 438	-	-	-25	-618	-	-	-	795
Avsetning for forpliktelser	524	-	-	-424	-	-	-	-	100
Gevinst- og tapskonto	-44	-	-	9	-	-	-	-	-35
Underskudd til framføring	1 751	-32	-	199	-	-	-66	-	1 852
Annet	14	-	-	-32	-	-	-	-	-18
Sum brutto midlertidige forskjeller	2 223	-14	-4	-38	-618	-	-66	-	1 483
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-974	25	-	12	-	-	-	-	-937
Netto midlertidige forskjeller	1 249	11	-4	-26	-618	-	-66	-	546
Netto utsatt fordel/forpliktelse 22%	282	2	-1	-4	-136	-	-15	-	128

2021	01.01.	Valuta om-regn.	Kjøp/salg av datter-selsk.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	Mottatt skatt for underskudd	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)									
Driftsmidler	-1 189	0	-12	188	-	-	-	-	-1 013
Immaterielle eiendeler	-715	47	-	33	-	-	-	-	-635
Finansielle eiendeler	-31	-	-0	-33	-	-	-	-	-65
Varer	36	-	-	29	-	-	-	-	65
Fordringer	-1	-	-	5	-	-	-	-	4
IFRS 16	219	-	-14	90	-	-	-	-	295
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-131	-	-	21	-0	-	-	-	-111
Pensjonsforpliktelse	1 306	-	-	-7	139	-	-	-	1 438
Avsetning for forpliktelser	234	-	-	290	-	-	-	-	524
Gevinst- og tapskonto	-51	-	-	7	-	-	-	-	-44
Underskudd til framføring	1 304	-62	-	635	-	-	-96	-30	1 751
Annet	25	3	-	-14	-	-	-	-	14
Sum brutto midlertidige forskjeller	1 006	-13	-26	1 242	139	-	-96	-30	2 223
Ikke balanseførte midl. forskjeller	-579	53	-	-448	0	-	-	-	-974
Netto midlertidige forskjeller	427	41	-26	794	139	-	-96	-30	1 249
Netto utsatt balanseført ford/forpl. 22%	104	8	-6	173	31	-	-21	-7	282

Utsatt skattefordel	2022	2021
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	274	557
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	222	131
Sum	496	688

Utsatt skatt	2022	2021
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-364	-403
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-3	-3
Sum	-367	-406

Netto utsatt skattefordel i balansen	2022	2021
	128	282

Utsatt skattefordel knyttet til fremførbart skattemessig underskudd er balanseført da det er sannsynlig at konsernet kan anvende dette mot fremtidig skattepliktig overskudd. Konsernet har unnlatt balanseføring av utsatt skattefordel i Sverige på 196 MNOK (214 MNOK) knyttet til skattemessig fremførbart underskudd på 951 MNOK (998 MNOK).

Note 23

Personalkostnader

	2022	2021
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	6 719	6 171
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 24)	405	364
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 24)	70	72
Andre personalkostnader	82	61
SUM	7 276	6 668

Lønn til konsernsjef og ledende ansatte er omtalt i noten for nærstående parter (note 31).

	2022	2021
Gjennomsnittlig antall årsverk	9 746	9 760
Gjennomsnittlig antall ansatte	11 512	12 238

Beregningen er basert på en vektning av faktiske antall årsverk gjennom året.

Note 24

Pensjoner og lignende ytelser

Generelt

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

Ytelsesordninger i Norge

Selskapene i konsernet har flere kollektive pensjonsordninger som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningene i de norske selskapene tilfredsstiller kravene iht. Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 436 (523) aktive, 2527 (2419) pensjonister og 1650 oppsatte rettigheter. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.

Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig av størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Selskapene har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 436 aktive medlemmer.

Ytelsesbaserte tilleggsordninger for topledere er ikke fonderte og dekkes over drift.

Lukking ytelsesordning i enkelte selskap og overgang til innskuddsordning

Ytelsesordningene i SPK ble i løpet av 2018 og 2019 lukket for alle under 55 år. Alle over 55 år gikk 1. januar 2019 over i lukket ordning, mens alle under 55 år fikk oppsatt rettighet og overført til innskuddsordning. For alle selskapene hvor ytelsesordning i SPK er blitt lukket ble det opprettet ny innskuddsordning i Storebrand. Alle som fikk oppsatt rettighet ble overført til den nye ordningen i Storebrand. I tillegg er alle som har innskuddsordning i Storebrand også omfattet av privat AFP-ordning. Den private AFP-ordningen blir regnskapsmessig behandlet som en innskuddsordning. For Vy Buss AS skjer en planmessig overføring fra ytelsesordning til innskuddsordning knyttet til nye operatørkontrakter med Fylkeskommunene.

2 965 (2 767) ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2022

Andre ordninger i Norge og Sverige

Det foreligger i tillegg innskuddsordninger i Vy Buss i Norge og Vy Buss og Vy Tåg i Sverige som dekker 9 268 (9 194) ansatte.

Ordningene i Sverige er en flerforetaksplan, og arbeidsgiver er ansvarlig for ytelsene helt til de er dekket ved utbetalinger. I henhold til uttalelse fra Redovisningsrådet i Sverige er dette en ytelsesbasert ordning. Det er så langt ikke vært mulig å fremskaffe tilstrekkelig underlag for beregning og allokering av forpliktelser og midler i denne ordningen, og derfor behandles den ved regnskapsavslutning inntil videre som en tilskuddsordning. For regnskapsårene fra 2007 frem til i dag har selskapene ikke mottatt aktuarberegning. Dette er en problemstilling som gjelder de fleste selskap med flerforetaksplaner i Sverige.

I tabellene nedenfor er arbeidsgiveravgift med nominelle satser inkludert i årets kostnad og netto pensjonsforpliktelse.

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2022	2021
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	4 943	5 606
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-4 385	-4 268
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	558	1 338
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	40	47
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	598	1 385
<i>Herav i balansen:</i>		
Pensjonsmidler	210	-
Pensjonsforpliktelse	808	1 385
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	598	1 385
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	1 385	1 294
Årets aktuarielle avvik	-552	116
Årets pensjonsopptjening/ending forpliktelse arbeidsgiveravgift	-21	79
Netto finansposter pensjon	24	16
Årets innbetaling til ordningene	-238	-120
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	598	1 385
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	70	73
Medarbeidertilskudd til ordningene	-	-1
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 23	70	72
Årets finansposter pensjoner		
	24	16
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	94	88
Innskuddsplaner		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad – se note 23	405	364
Totale pensjonskostnader	499	452

Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

Tabellen nedenfor viser estimat for potensielle effekter ved en endring forutsetninger av vesentlig betydning for ytelsesbaserte pensjonsplaner i Norge. Faktiske resultater kan i vesentlig grad avvike fra disse estimatene.

	Diskonteringsrente		Årlig lønnsvekst		Økning i G og pensjonsregulering	
	1 %	-1 %	1 %	-1 %	1 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpl. per 31.12. angitt i %	(28-30)%	28-30%	10-12%	(2-4)%	42-44%	(23-25%)
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad* angitt i %	(11-13)%	14-16%	1-3%	(1-3%)	11-13%	(9-11)%

*Netto pensjonskostnad over ordinært resultat i 2023

Populasjonen er preget av høy gjennomsnittsalder på de aktive som påvirker sensitivitetsanalysen.

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2022	2021
Diskonteringsrente	3,85 %	2,20 %
Forventet avkastning	3,85 %	2,20 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	3,50 %	2,50 %
G-regulering	3,25 %	2,50 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	2,50 %	1,75 %
Gjennomsnittelig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2022

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 3,85 % (2,2 %). Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserate iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1,25 % og en langsiktig inflasjon på 2,0 %. Det er i tillegg tillagt en faktor på 0,25 % for å hensynta forventet høyere inflasjon på kort sikt. Regulering av pensjoner under utbetaling fastsettes i hovedsak til gjennomsnitt av forventet prisvekst og lønnsvekst.

For de demografiske faktorer er tariffene K 2013 og K 63 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførerisiko.

Gjennomsnittlig forventet levetid (i antall år) for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K2013 være:

Mann	20,9	år
Kvinne	24,1	år

Aktuarielle avvik 2022 skyldes i hovedsak endring i økonomiske og aktuarielle forutsetninger.

Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

Gjennom ytelsesbaserte ordninger er konsernet påvirket av en rekke risikoer som følge av usikkerhet i forutsetninger og fremtidig utvikling. De mest sentrale risikoene er beskrevet her:

Forventet levetid

Konsernet har påtatt seg en forpliktelse til å utbetale pensjon for de ansatte livet ut. Økning i forventet levealder blant medlemsmassen medfører en økt forpliktelse for selskapene.

Avkastningsrisiko

Konsernet blir påvirket ved en reduksjon i faktisk avkastning på pensjonsmidlene, som vil medføre økt nettoforpliktelse.

Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

Konsernets pensjonsforpliktelse har risiko knyttet til både inflasjon og lønnsutvikling, selv om lønnsutvikling er nært knyttet til inflasjonen. Høyere inflasjon og lønnsutvikling enn hva som er lagt til grunn i pensjonsberegningene, medfører økt forpliktelse for konsernet.

Note 25

Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2022	2021
Leverandørgjeld	837	801
Skyldig offentlige avgifter	226	202
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	2 025	2 191
SUM	3 088	3 194

Andel av gjeld til andre nærstående parter er i 2022: 124 MNOK (2021: 164 MNOK).

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder forskuddsbetalte inntekter, periodiserte personalkostnader og andre periodiserte kostnader.

Note 26

Andre avsetninger for forpliktelser

2022	Ventelønn, omstilling	Avsetning for tap på kontrakter (se note 27)	Annet	Sum
Inngående balanse	101	710	4	815
Endret avsetning i året	-18	38	34	54
Benyttet/reversert i løpet av året	-	-577	-2	-579
Omregningsdifferanser	-	-7	-	-7
SUM	83	164	36	283

2021	Ventelønn, omstilling	Avsetning for tap på kontrakter (se note 27)	Annet	Sum
Inngående balanse	197	172	10	379
Endret avsetning i året	1	676	1	678
Benyttet i løpet av året	-97	-123	-7	-227
Omregningsdifferanser	-	-15	-	-15
SUM	101	710	4	815

Klassifikasjon i balansen

	2022	2021
Andel langsiktig gjeld	213	456
Andel kortsiktig gjeld (medtatt note 25)	70	359
SUM	283	815

Rettsvister

Vy-konsernet er innblandet i tvister der en del av dem vil bli prøvd for rettsapparatet. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlighetsovervekt og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger i regnskapet.

Omstilling

Vy-konsernet offentliggjorde en omstillingsplan i 2016. Formålet med omstillingen er å tilpasse seg de endringer som følger jernbanereformen. Restruktureringsavsetningen var på 25 (43) MNOK ved utgangen av 2022. Avsetningen inneholder i tillegg 58 (58) MNOK per 31.12.2022 knyttet til kompensasjon ved endret pensjonsordning.

Note 27

Tap på kontrakter

Det er kostnadsført 38 MNOK (676 MNOK) for fremtidig tap på kontrakter knyttet til togbud i Norge og Sverige. Det er i tillegg reversert tidligere tapsavsetninger med 567 MNOK (114 MNOK) knyttet til togbud samt 9 MNOK (9 MNOK) knyttet til busspanbud i Norge. Reversering av tidligere tapsavsetninger knyttet til togbud følger i hovedsak av reforhandlede avtaler. Tapskontraktene er langvarige og små endringer i forutsetningene kan gi stor endring i verdiene. Det er inntektsestimatet som er mest vesentlige parameter, og usikkerheten er høy. En endring på +/- 1 % i trafikkinntekter hvert år vil medføre endret verdi med totalt 18 MNOK for de to største kontraktene i Sverige. Det forventes at den vesentligste del av betalingsstrømmer vil skje de neste to årene. Se note 7, 25 og 26 for ytterligere informasjon.

Note 28

Andre kostnader

	2022	2021
Salgs- og administrasjonskostnader	1 446	1 344
Energi og brensel vedr. drift	2 047	1 260
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	2 373	2 323
Andre driftskostnader	1 812	2 413
Sum	7 678	7 340
Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):		
Lovpålagt revisjon	7	5
Andre tjenester utenfor revisjon	1	1
Sum totalt honorar til revisor	8	6

Note 29

Finansielle poster

	2022	2021
Renteinntekter	49	26
Andre finansinntekter	4	13
Netto valutagevinst	12	2
Sum	65	41
Rentekostnader	-238	-190
Andre finanskostnader	-6	-5
Netto valutatap	-34	14
Sum	-278	-181
Netto finansposter pensjon	-24	-16
Urealiserte verdiendringer	-12	-
Sum finansielle poster	-249	-156

Note 30

Forpliktelse fra finansieringsaktiviteter

	Forpliktelse	Sikrings- instrumenter lån	Leie-forpliktelse	Sum
Forpliktelse 1. januar 2022	22	3	9 490	9 515
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-7	-	-1 797	-1 804
Endringer uten kontanteffekt:				
Tilganger finansielle leieforpliktelse	-	-	428	428
Andre endringer	-	-2	-613	-615
Omregningsdifferanser	-	-	-2	-2
Forpliktelse 31. desember 2022	15	1	7 506	7 522

	Forpliktelse	Sikrings- instrumenter lån	Leie-forpliktelse	Sum
Forpliktelse 1. januar 2021	13	-	8 252	8 264
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-13	-	-1 707	-1 720
Endringer uten kontanteffekt:				
Tilganger finansielle leieforpliktelse	23	-	2 986	3 009
Andre endringer	-	3	40	43
Omregningsdifferanser	-	-	-81	-81
Forpliktelse 31. desember 2021	22	3	9 490	9 515

Note 31

Nærstående parter

Vy har følgende nærstående parter:

Eier

Som eier av Vy er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) nærstående part. I tillegg vil andre virksomheter som eid av staten ved Samferdselsdepartementet være nærstående part med Vy.

Selskap i samme konsern

Alle datterselskap, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter som angitt i note 3, 10 og 11 samt andre konsernselskaper som er nærstående til disse selskapene, vil være nærstående parter av Vy.

Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av Vy.

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

Salg av varer og tjenester	2022	2021
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	3 295	3 422
Salg av andre varer og tjenester	487	317
SUM	3 782	3 739
Kjøp av varer og tjenester	3 672	3 146

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

	2022	2021
Fordringer på		
Tilknyttede selskaper	1	-
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	159	216
SUM	160	216
Gjeld til		
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	161	199
SUM	161	199

Det er ingen lån fra nærstående parter.

Sikkerhetsstillelse

Vygruppen AS har stilt en morselskapsgaranti på 150 MSEK for sitt heleide datterselskap Vy Tåg AB overfor Norrtåg AB.

Vygruppen AS har stilt en morselskapsgaranti på 240 MNOK for sitt heleide datterselskap Vy Tog AS ovenfor Jernbanedirektoratet som sikkerhetsstillelse av kontrakten Trafikkkpakke 3 Vest.

Ytelser til ledende ansatte og styret (Tall i TNOK)

Styremedlemmer	Tittel	2022	2021
Berit Svendsen	Styreleder	512	496
Åsne Havelid	Nestleder (frem til 20.06.22)	188	301
Wenche Teigland	Styremedlem (frem til 20.06.22)	208	300
Semming Semmingsen	Styremedlem	279	270
Geir Inge Stokke	Styremedlem	259	230
Dina Aune	Styremedlem (fra 20.06.22)	100	-
Espen Almlid	Styremedlem (fra 20.06.22)	100	-
Ove Sindre Lund	Ansattes representant	259	250
Grethe Therese Thorsen	Ansattes representant	237	230
Petter Louis Pettersen	Ansattes representant (fra 15.06.21)	279	97
Jan Audun Strand	Ansattes representant (til 15.06.21)	-	183
SUM		2 421	2 357

De ansatte er medlemmer i kollektive pensjonsordninger. Premie til ordningene er ikke medtatt ovenfor. Generalforsamlingen i Vygruppen AS har vedtatt årshonorar for styreleder på 486 TNOK, nestleder på 296 TNOK og de øvrige styremedlemmene 242 TNOK hver. I tillegg er det vedtatt honorar til medlemmer i revisjonsutvalget med 75 TNOK for leder og 43 TNOK for hvert av de andre medlemmene, samt kompensasjonsutvalget med 37 TNOK for leder og 23 TNOK for hvert medlem. Godtgjørelsen til ansatte i styret er opplyst eksklusive lønn som de mottar som medarbeidere i virksomhetene.

2022 (Tall i TNOK)	Tittel	Lønn	Variabel lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjonskostnad*
Gro Bakstad	Konsernsjef	3 840	-	250	4 090	342
Irene Katrin Thunshelle	Konserndirektør økonomi og finans	2 598	-	130	2 728	-
Synne Hombles	Konserndirektør Mobilitet og reiseliv	2 887	-	130	3 017	-
Morten Müller-Nilssen	Konserndirektør Organisasjon HR mm (til 31.01.22)	197	-	11	207	-
Kristin Elisabeth Flagstad	Konserndirektør Organisasjon og HR (fra 01.02.22)	1 788	-	119	1 907	-
Ole Engebret Haugen	Adm direktør Vy buss	2 864	-	120	2 984	-
Erik Røhne	Konserndirektør Vy Tog	3 081	-	130	3 211	-
Ingvild Storås	Adm direktør CargoNet (fra 01.01.22)	2 770	-	130	2 900	-
Marius Holm	Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt	1 951	-	130	2 081	-
Kristian Kolind	Konserndirektør Strategi og IT	2 311	-	130	2 441	-
SUM		26 611	-	1 410	28 021	342

* Beregnet pensjonskostnad til ledende ansatte vedrører kompensasjon for bortfall av pensjonsordning i tidligere arbeidsforhold. For øvrig omtale av pensjon til ledende ansatte se avsnitt "e) Pensjon" i retningslinjene nedenfor.

Det er ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag i 2022 som overstiger prinsippene i lederlønnserklæringen.

2021 (Tall i TNOK)	Tittel	Lønn*	Variabel lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjonskostnad**
Gro Bakstad	Konsernsjef (fra 07.09.20)	3 739	-	250	3 989	333
Irene Katrin Thunshelle	Konserndirektør økonomi og finans	2 530	-	130	2 660	-
Synne Hombles	Konserndirektør Mobilitet og reiseliv	2 811	-	130	2 941	-
Morten Müller-Nilssen	Konserndirektør Organisasjon HR mm	2 359	-	130	2 489	-
Ole Engebret Haugen	Adm direktør Vy buss	2 788	-	120	2 908	-
Arne Fosen	Konserndirektør, leder Vy Persontog (til 31.01.21)	253	-	11	264	-
Erik Røhne	Adm direktør CargoNet (til 31.01.21), deretter leder Vy Persontog	2 980	-	130	3 110	-
Marius Holm	Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt (fra 01.08.21)	792	-	54	846	-
Kristian Kolind	Konserndirektør Strategi og IT- (fra 01.02.21)	2 063	-	119	2 182	-
SUM		20 315	-	1 074	21 389	333

** Beregnet pensjonskostnad til ledende ansatte vedrører kompensasjon for bortfall av pensjonsordning i tidligere arbeidsforhold.

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer

Gjeldende retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer, som er fastsatt av styret i Vygruppen AS i 2022, og som i sin helhet fremgår nedenfor, gjelder frem til generalforsamling i Vygruppen AS i 2023, og gjelder derfor for fastsettelse av kompensasjon for ledende ansatte i 2022.

Disse retningslinjene er derfor lagt til grunn ved fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for 2022. Gjennom endringer i selskapets vedtekter i generalforsamlingen i 2022 ble bestemmelsene i allmennaksjelovens § 6-16b og tilhørende forskrift gjort gjeldende for Vygruppen AS. Dette pålegger selskapet å utarbeide retningslinjer for godtgjørelse for ledende personer, som skal behandles på selskapets generalforsamling. Retningslinjene skal revideres og godkjennes av generalforsamlingen ved vesentlige endringer, og minst hvert fjerde år. Generalforsamlingen vil i 2023 behandle retningslinjer i henhold til dette. Nye retningslinjer vil bli publisert i etterkant. Denne lederlønsrapporten er utformet i henhold til styrets retningslinjer for godtgjørelse til ledende personer behandlet på generalforsamling i 2022.

Disse retningslinjene gjelder for ledende ansatte slik dette begrepet er definert i allmennaksjeloven og regnskapsloven. Dette innebærer at retningslinjene gjelder for ansatte som er medlem av styret, konsernsjef og konsernledelsen i Vygruppen (Vy). Konsernsjef og konsernledelsen er i disse retningslinjene angitt som "ledende ansatte". Prinsipper for lederlønn som er uttrykt i disse retningslinjene legges til grunn også ved fastsettelse av lederlønn i datterselskapene i konsernet.

Prinsipper for Vys lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte

Prinsipper for lønn til ledende ansatte i Vy fastsettes av konsernstyret og følger Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 30.4.2021.

Vy tilrettelegger for størst mulig åpenhet om lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte, kun begrenset av eventuelle konkurransemessige forhold.

Styret fastsetter hvert år konsernsjefens lønn og betingelser, basert på en årlig evaluering. Konsernsjefen fastsetter årlig godtgjørelsen til de øvrige medlemmer av konsernledelsen.

Lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte i Vygruppen fastsettes ut fra følgende prinsipper:

- Lønn og annen godtgjørelse skal være konkurransedyktig, men Vy skal ikke være lønnsledende sammenlignet med tilsvarende selskaper. Det gjøres årlig en sammenligning med lønnsnivået for tilsvarende stillinger utenfor Vy med basis i eksterne rammeverk for stillings- og lønsvurderinger.
- Den samlede godtgjørelsen til ledende ansatte i Vy skal reflektere ansvaret for styring, resultater og utvikling, samt hensynta virksomhetens størrelse og kompleksitet. Hovedelementet i godtgjøringen er fastlønnen.
- Godtgjørelsen skal fremme oppnåelse av selskapets mål og bærekraftig verdiskaping for eierne, herunder at godtgjørelsen skal bidra til selskapets strategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.
- Godtgjørelsen må ikke være av en slik art eller et slikt omfang at den kan svekke Vys omdømme, samtidig som godtgjørelsen skal sikre at Vy tiltrekker seg og beholder dyktige ledere.
- Godtgjørelsen skal oppfattes som forståelig og akseptabelt både internt og eksternt.
- Arbeidet med å sikre moderasjon i lederlønninger og etterlevelse av selskapets retningslinjer for dette er en del av årshjulet til styrets kompensasjonsutvalg. Dette arbeidet behandles i utvalgets møter i desember, januar og februar. I tillegg behandler styret disse retningslinjene årlig.

Godtgjørelsen til ledende ansatte i Vy består av følgende elementer

Godtgjørelse for ledende ansatte i Vy består av fast grunnlønn og tilleggsgytelser. Tilleggsytelsene er naturalytelser, bonus, rett til etterlønn under gitte betingelser, og pensjonsordning.

a) Fast grunnlønn

Grunnlønn vurderes normalt en gang i året. Ved ansettelse av ledere benyttes «bestefarsprinsippet» som medfører at lederen som fastsetter lønnen skal konsultere sin egen leder før lønnen fastsettes. Ved ansettelse og fastsettelse av lønn til medlemmer av konsernledelsen skal konsernsjefen konsultere styreleder. .

b) Styreverv

Utover ansattvalgte styrerepresentanter får ingen ledende ansatte særskilt kompensasjon for styreverv internt i konsernet. Ansattvalgte styrekompensasjon fremgår av egen note i årsregnskapet.

c) Naturalytelser

Naturalytelser består av fri telefon, fri bredbåndstilknytning, bilordning og aviser.

d) Bonus

Konsernsjefen og de øvrige medlemmene av konsernledelsen har bonusordning. Praxis i selskapet er at konsernledelsen har sammenfallende mål som konsernsjefen. Den maksimale rammen for konsernsjefens bonus er fire måneders fastlønn. For øvrige medlemmer av konsernledelsen er maksimal bonus tre måneders fastlønn.

Størrelsen på bonusen knyttes til oppnåelse av selskapets målsettinger, slik disse er definert i den årlige strategi- og budsjettprosessen. Ledende ansattes bonus vil variere fra år til år, avhengig av selskapets måloppnåelser det enkelte år, men vil i gjennomsnitt over flere år normalt ligge mellom 50 % og 75 % av oppnåelig bonus for den enkelte. Målene etableres for ett år av gangen og skal være beskrevet og basert på objektive, definerbare og målbare kriterier som lederen kan påvirke. Grunnlaget for beregning av bonus kan bestå av både konsernfelles mål og individuelle mål for den enkelte leder. Enhver bonusutbetaling forutsetter leveranse på ambisiøse mål. Bonusmål er gradert og full bonusoppnåelse forutsetter leveranse som er betydelig bedre enn målsetningene.

Årlige bonusmål gjøres kjent som del av lederlønserklæringen, så sant dette ikke strider med selskapets behov for å beskytte konkurransesensitiv informasjon. Vy søker adgang til å kreve tilbake resultatbasert godtgjørelse som er tildelt på åpenbart feilaktig grunnlag eller villedende opplysninger.”

e) Pensjon

Pensjonsordningen for ledende ansatte, med unntak for konsernsjef (redegjort for under) er på linje med alle andre medarbeidere i Vy. Det er ingen tidligere ledende ansatte som opptjener tjenestepensjon etter at de sluttet i konsernet.

Alle dagens ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning. Pensjonsordning i Statens pensjonskasse er avviklet fra og med 1.1.2019. Ordningen er lukket for medarbeidere som per 31.12.2018 var over 55 år. For alle andre er ny innskuddsbasert pensjonsordning etablert i Storebrand. Denne ordningen har innskuddssats fra bedriften på 5,5 prosent opp til 7,1 G og 15 prosent mellom 7,1 og 12 G. Pensjonsordningen inneholder privat AFP, barnepensjon, samt gruppelivsforsikring. Uføredekningen er tilsvarende som ordningen i Statens Pensjonskasse.

Konsernsjefen har pensjonsalder 70 år og er med i den kollektive pensjonsordningen i virksomheten. Ordningen gir rettigheter til pensjon inntil 12 G. Utover dette kompenseres konsernsjefen i henhold til sin ansettelsesavtale delvis for bortfall av ytelsesbasert pensjonsordning i tidligere arbeidsforhold med et lønnstillegg. Tillegget reguleres årlig på samme tidspunkt og med samme prosentsats som fastlønnen.

f) Sluttvederlag

Ved oppsigelse fra selskapets side har konsernsjefen i sin avtale rett til seks måneders etterlønn, utover lønn og ytelser i oppsigelsestiden på seks måneder. Eventuell annen lønn i etterlønsperioden vil redusere etterlønnen.

For ledende ansatte som ikke er øverste leder i virksomheten, kan det inngås avtale om et rimelig sluttvederlag. For konsernsjef gis sluttvederlag mot forhåndsfraskrivelse av stillingsvern, jfr arbeidsmiljøloven § 15-16 (2). For andre ledende ansatte kommer sluttvederlaget til utbetaling dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen. For slikt eventuelt sluttvederlag skal samlet lønn i oppsigelsestiden pluss sluttvederlag ikke overstige 12 måneders fastlønn. Kompensasjon for eventuell konkurranseklausul vil kunne komme i tillegg. Sluttvederlaget reduseres krone for krone dersom den ledende ansatte i sluttvederlagsperioden tiltre ny stilling, får nye lønnede verv eller mottar inntekt fra næringsvirksomhet hvor vedkommende er aktiv eier. Dette gjelder også for konsernsjefen.

Tidligere inngåtte avtaler med ledende ansatte er inngått under tidligere retningslinjer, og kan følgelig avvike noe fra de reviderte retningslinjene av 2021. Avvikene anses ikke å være vesentlige.”

Bonuskriterier

For 2021 endret styret bonuskriteriene for ledende ansatte i Vy for ytterligere å synliggjøre sammenhengen mellom bonusgivende mål og selskapets langsiktige verdiskaping. Det gis mulighet for utbetaling per bonuskriterium, og er ikke lagt inn en avhengighet av at målet for driftsresultat er oppnådd. Dett er gjort for å muliggjøre mer balanserte prioriteringer knyttet til de strategiske målene. Innretningen vil på denne måten legge til rette for langsiktig bæreevne.

Bonusordningen er basert på måloppnåelse innenfor følgende områder:

- Kunde og omdømme (veker 40%). Mål er satt for kundetilfredshet og omdømme.
- Økonomi og effektivitet (veker 30%). Mål er satt for driftsresultat (knyttet opp til resultat for 3. tertial grunnet pandemien) og forbedringstiltak.
- Medarbeidere (veker 10%). Mål er satt for sykefravær, skader og medarbeiderengasjement.
- Strategi (veker 20%). Vurderes diskresjonært av styret og inkluderer arbeidet med ny konsernstrategi og anbudsarbeid.

I tillegg gjør styret en overordnet, diskresjonær vurdering av bonusoppnåelsen.

Dersom resultatet er svakere enn satt terskelverdi pr kriterium, gis det ingen bonus for det området. Maksimal bonusoppnåelse forutsetter resultatoppnåelse betydelig over målsettingene.

Pandemisituasjonen og konsekvensene det har hatt for konsernet gjør at det for 2021 ikke ble utbetalt bonus selv om enkelte av målområdene ble innfridd.

Med utgangspunkt i selskapets strategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne har styret for 2022 lagt til grunn åtte ulike bonuskriterier basert på hovedområder som vurderes som sentrale i å møte selskapets utfordringer og som alle er forankret i konsernets strategi:

1. Økonomi (veker 30%). Pandemien har rammet Vys økonomi hardt, og vil også prege resultatene i 2022. Målet er en utvikling gjennom året 2022 som innebærer reetablering av et positivt driftsresultat for 2023. Det er satt bonusmål knyttet til økonomiske resultater i siste tertial som reflekterer målet om reetablering av lønnsom drift. I tillegg er det et behov for kontinuerlig å levere på målsatte forbedringer i driften, og disse er inn tatt i bonusmålene.
2. Kunde og omdømme (veker 40%). Vy ønsker fornøyde kunder og et bedre omdømme. Dette oppnår vi blant annet gjennom god drift og kundemøter av høy kvalitet. Det er satt bonusmål knyttet til gjennomsnittresultater for målinger av kundetilfredshet gjennom året. I tillegg er det satt bonusmål knyttet til tallfestede forbedringsambisjoner for omdømmet til Vy.
3. Medarbeidere (veker 10%). Det er satt bonusmål knyttet til medarbeidernes evaluering av egen trivsel (organisasjonsmålinger), reduksjon i skader med fravær (H1) og gjennomføring av ledertrening for alle ledere. Alle tre områdene er vurdert å være sentrale indikatorer på hvorvidt Vy evner å ivareta og utvikle sine medarbeidere på en god måte.
4. Strategiske initiativ 2022 (veker 20%). Vy strategi ""Våre Vyer for 2025"" definerer fire hovedsatsinger: Gode kundeopplevelser hver dag, Bransjeledende innovasjon, Effektiv og pålitelig i alt vi gjør, og Engasjert og kundeorienterte medarbeidere. Styret vurderer strategiske prioriteringer og initiativ innenfor disse fire områdene, og evaluerer administrasjonens leveranser. Basert på dette gjøres det en kvalitativ og diskresjonær vurdering av bonusoppnåelse.

Dersom resultatet er svakere enn satt terskelverdi pr kriterium, gis det ingen bonus for det området. Full bonus pr kriterium krever at selskapet leverer betydelig bedre enn målsetningene. I tillegg gjør styret en overordnet, diskresjonær vurdering av bonusoppnåelsen i sin helhet.”

Styrets erklæring om gjennomføring av godtgjørelsesordning for ledende ansatte i Vy i 2022

Lederlønsfastsettelsen for 2022 ble gjennomført i samsvar med ovennevnte retningslinjer. Pandemisituasjonen og konsekvensene det har hatt for konsernet gjør at det for 2022 ikke blir utbetalt bonus selv om enkelte av målområdene er innfridd.

Konsernsjefs faste grunnlønn ble regulert med 2,7% i 2022 til NOK 3.840.445. Medlemmer av konsernledelsen fikk regulert sin fastlønn med samme prosentsats. For øvrig er det inngått to nye ansettelsesavtaler i 2022 i konsernledelsen: ny leder for gods virksomheten og ny leder for HR og Stab. Fastlønn i alle ansettelsesavtaler som inngås er satt basert på etablert rammeverk for lønnsvurdering for å sikre moderasjon i lønnsutviklingen. Det henvises for øvrig til noteopplysninger som gir en samlet oversikt over lønn og annen godtgjørelse utbetalt til ledende ansatte i 2022. det er ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag som overstiger prinsippene i gjeldende retningslinjer.

Gjeldende retningslinjer og prinsipper for lederlønn som er uttrykt i denne erklæringen er også lagt til grunn for fastsettelse av lederlønn i datterselskapene i konsernet. Datterselskapene har i 2022 fulgt ovennevnte prinsipper uten avvik. Ansatte som er medlemmer av styret i Vygruppen AS er valgt av ansatte. De har mottatt styrehonorar som er vedtatt av generalforsamlingen, i tillegg til godtgjørelse i sin stilling i konsernet.

Note 32

Betingede utfall

Konsernet har betingede forpliktelser knyttet til rettslige krav oppstått i forbindelse med den ordinære driften. Det er ikke forventet at det vil oppstå noen vesentlige forpliktelser knyttet til de betingede forpliktelsene utover det som allerede er avsatt i regnskapet.

Note 33

Virksomhetssammenslutninger

Det er ikke foretatt noen virksomhetssammenslutninger i løpet av 2022.

Den 6. mai 2021 kjøpte Vy Buss AS resterende aksjepost på 50,67% i Minibuss 24-7 AS for et kontantvederlag på 19 MNOK slik at selskapet ble et heleid datterselskap fra og med samme dato. Frem til og med 5. mai 2021 var Minibuss 24-7 AS regnskapsført som et tilknyttet selskap i konsernregnskapet. Se også note 10.

Den 29. september 2021 kjøpte Vy Buss AS 100% av aksjene i Geilo Turbusser AS for et kontantvederlag på 25 MNOK.

Kontantstrøm knyttet til oppkjøp:

	2022	2021
Vederlag i kontanter	-	44
Kontanter og bankinnskudd i selskapet på overtakelsestidspunktet	-	-58
Netto kontantstrøm knyttet til oppkjøp	-	-14

Allokering av vederlaget på overtatte eiendeler og forpliktelser:

	2022	2021
Omløpsmidler	-	90
Varige driftsmidler	-	125
Kortsiktig gjeld	-	-46
Leieforpliktelser IFRS 16	-	-72
Lån	-	-22
Utsatt skattefordel	-	-4
Sum netto identifiserbare eiendeler	-	71
Varige driftsmidler	-	5
Utsatt skatt knyttet til varige driftsmidler/immaterielle eiendeler	-	-1
Tidligere balanseført verdi av eierandelen i Minibuss 24-7 AS	-	-18
Negativ goodwill	-	-13
Sum	-	44

Negativ goodwill oppsto i forbindelse med kjøpet av Minibuss 24-7 AS. Beløpet er resultatført i linjen "Avskrivninger og nedskrivninger".

Note 34

Hendelser etter balansedagen

Etter balansedagen er det ikke fremkommet forhold av vesentlig betydning for å kunne bedømme konsernets resultat og stilling.

Årsregnskap – Vygruppen AS

Resultat	Side	100
Balanse	Side	101
Kontantstrømpstilling	Side	102
Egenkapitalutviklingen	Side	103
Noter	Side	104
1 Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsipper	Side	105
2 Aksjer i datterselskap	Side	105
3 Persontogvirksomhet i Norden	Side	105
4 Segmentinformasjon	Side	105
5 Leieavtaler	Side	106
6 Varige driftsmidler	Side	107
7 Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side	108
8 Investering i felleskontrollert virksomhet	Side	108
9 Beholdning komponenter	Side	109
10 Kundefordringer og andre fordringer	Side	109
11 Finansiell risikostyring	Side	109
12 Periodisk vedlikehold	Side	110
13 Finansielle instrumenter etter kategori	Side	110
14 Kontanter og bankinnskudd	Side	111
15 Aksjekapital	Side	111
16 Rentebærende gjeld	Side	111
17 Skatter	Side	112
18 Personalkostnader	Side	113
19 Pensjoner og lignende ytelser	Side	114
20 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side	116
21 Andre avsetninger for forpliktelser	Side	116
22 Av- og nedskrivninger	Side	117
23 Andre kostnader	Side	117
24 Finansielle poster	Side	117
25 Nærstående parter	Side	118
26 Betingede utfall	Side	119
27 Hendelser etter balansedagen	Side	119

Resultat

	Noter	2022	2021
Driftsinntekter	4	6 362	5 539
Lønn og andre personalkostnader	18	1 921	1 763
Avskrivninger og nedskrivninger	6,22	847	945
Andre kostnader	23	3 699	3 044
Sum driftskostnader		6 467	5 752
Driftsresultat		-105	-213
Finansielle poster			
Finansinntekter	24	489	127
Finanskostnader	24	-412	-763
Netto finanskostnad pensjoner	19, 24	-12	-7
Urealiserte verdiendringer	24	-10	-2
Sum finansielle poster		55	-645
Resultat før skattekostnad		-50	-858
Skattekostnad	17	18	34
PERIODENS RESULTAT		-32	-824
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		-32	-824
Utvidet resultat			
Årets resultat		-32	-824
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	19	237	-97
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	17	-52	21
Periodens totalresultat		153	-900
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		153	-900

Balanse

	Noter	31.12.2022	31.12.2021
Eiendeler			
Utsatt skattefordel	17	58	92
Varige driftsmidler	6,22	1 604	3 152
Investering i datterselskaper	2	2 178	1 812
Finansielle anleggsmidler	13	78	113
Lån til foretak i samme konsern	25	1 291	1 291
Sum anleggsmidler		5 209	6 460
Investering i felleskontrollert virksomhet	8	160	126
Beholdning komponenter	9	262	343
Kundefordringer og andre fordringer	10, 11, 12	707	752
Finansielle eiendeler til virkelig verdi	11	1 391	1 506
Kontanter og bankinnskudd	11, 13, 14	723	492
Sum omløpsmidler		3 243	3 219
SUM EIENDELER		8 452	9 679
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital	15	3 387	3 685
Annen egenkapital		153	-290
Sum egenkapital		3 540	3 395
Rentebærende gjeld	5, 7, 16	847	2 521
Pensjonsforpliktelser	19	364	660
Andre avsetninger for forpliktelser	21	95	101
Sum langsiktig gjeld		1 306	3 282
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	20	2 617	2 106
Rentebærende gjeld	5, 7, 16	989	896
Sum kortsiktig gjeld		3 606	3 002
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		8 452	9 679

Oslo, 1. mars 2023
Konsernstyret i Vygruppen

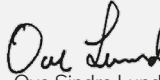

Berit Svendsen / Styreleder


Geir Inge Stokke


Espen Almlid


Dina Elverum Aune


Semming Semmingsen


Ove Sindre Lund


Petter Louis Pettersen


Grethe Therese Thorsen


Gro Bækstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2022	2021
Årsresultat før skatt		-50	-858
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	6,22	847	945
Nedskrivning aksjer i datter og felleskontrollert virksomhet	2	-30	698
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler		-20	8
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	19	-60	5
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	21	-6	-96
Netto urealiserte verdiendringer	24	10	2
Renteposter, periodisering		-39	-30
Endring arbeidskapital		650	-44
Betalte skatter		-	7
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 302	637
Investert i datterselskap	2	-336	-261
Endring i finansielle eiendeler	8	99	-26
Kjøp av varige driftsmidler	6	3	-16
Mottatt utbytte og konsernbidrag	24	0	14
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-234	-289
Mottatt avdrag konsernintern leaseforpliktelse		62	64
Betaling avdrag lease forpliktelse		-910	-919
Konsernbidrag betalt til datterselskap		-	-11
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-848	-866
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		220	-518
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	14	492	997
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		11	13
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	14	723	492

Egenkapitalutviklingen

2022	Noter	Aksjekapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	15	3 685	- 290	3 395
Årets resultat		-	-32	-32
Fra utvidet resultat		-	185	185
Kapitalnedsettelse til dekning av tap	15	-290	290	-
Nedsettelse av kapital ved tingsuttak	15	-7	-	-7
Egenkapital 31. desember		3 387	153	3 540

2021	Noter	Aksjekapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	15	3 685	610	4 295
Årets resultat		-	-824	-824
Fra utvidet resultat		-	-76	-76
Egenkapital 31. desember		3 685	-290	3 395

Noter

Alle tall i årsregnskapet er i MNOK.

1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene
2. Aksjer i datterselskap
3. Persontog virksomhet i Norden
4. Segmentinformasjon
5. Leieavtaler
6. Varige driftsmidler
7. Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter
8. Investeringer i felleskontrollert virksomhet
9. Beholdning komponenter
10. Kundefordringer og andre fordringer
11. Finansiell risikostyring
12. Periodisk vedlikehold
13. Finansielle instrumenter etter kategori
14. Kontanter og bankinnskudd
15. Aksjekapital
16. Rentebærende gjeld
17. Skatter
18. Personalkostnader
19. Pensjoner og lignende forpliktelser
20. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld
21. Andre avsetninger for forpliktelser
22. Av- og nedskrivninger
23. Andre kostnader
24. Finansielle poster
25. Nærstående parter
26. Betingede utfall
27. Hendelser etter balansedagen

Selskapsregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 1. mars 2023.

Note 1

Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsipper

Det vises til note 1 i Vy-konsern, med unntak av:

Tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter i Vygruppen AS

Eierandeler i selskaper hvor Vygruppen AS har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, og eierandeler i selskaper med felleskontrollert virksomhet, er behandlet etter kostmetoden. Med betydelig innflytelse menes normalt at selskapet eier mellom 20 % og 50 % av stemmeberettiget kapital.

Datterselskap

Datterselskap vurderes etter kostmetoden, og testes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi. Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Det foretas en vurdering av reversering av tidligere innregnede tap hvis indikatorer på dette foreligger.

Note 2

Aksjer i datterselskap

Det vises til note 2 i Vy-konsernets årsregnskap.

Se note 24 for nedskrivning av aksjer i datterselskaper i løpet av år 2022.

Note 3

Persontogvirksomhet i Norden

Det vises til note 4 i Vy-konsernets årsregnskap.

Note 4

Segmentinformasjon

Vygruppen AS har kun ett driftssegment - persontog.

Salgsanalyse per kategori	2022	2021
Transportinntekter	5 737	5 124
Andre driftsinntekter	625	415
Sum	6 362	5 539

Informasjon om viktige kunder

Selskapet har en kunde, staten ved Samferdselsdepartementet, som står for mer enn 10 % av driftsinntektene (se note 25).

Note 5 Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2022	3 417	3 088
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse	3 417	3 088
Avdrag	-911	-
Avskrivninger	-	-838
Tilgange og avganger	-670	-691
Sum utgående balanse per 31. desember 2022	1 836	1 559

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 51 MNOK for 2022.

Spesifikasjon av periodens bevegelse	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2021	3 450	3 142
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse	3 450	3 142
Avdrag	-919	-
Avskrivninger	-	-929
Tilganger og avganger	886	875
Sum utgående balanse per 31. desember 2021	3 417	3 088

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 57 MNOK for 2021

For effekter på eiendelene i balanse og resultatregnskap, se note 6 varige driftsmidler

Gjeld innarbeidet i balansen	2022	2021
Kortsiktig gjeld	989	896
Langsiktige gjeld	847	2 521
Sum	1 836	3 417

Andre opplysninger

Leieavtaler ikke innregnet	2022	2021
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	29	15
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	1	1
Sum	30	16

Resultatregnskap	2022	2021
Inntekter fra fremleie	63	64

Kontantstrøm	2022	2021
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	966	978

Fremtidige betalinger	2022	2021
Fremtidige leieavtaler som selskapet har forpliktet seg til	6	143

Note 6 Varige driftsmidler

Balanse 1. januar 2022	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	738	339	21	5 323	1 277	7 698
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-726	-309	-	-3 030	-481	-4 546
Sum	12	30	21	2 293	796	3 152

Regnskapsåret 2022	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Inngående balanse	12	30	21	2 293	796	3 152
Tilgang	-	-	-3	-753	62	-694
Avgang	-112	-315	-	-100	-12	-539
Akkumulerte avskrivninger avganger	112	308	-	100	12	532
Årets avskrivninger	-5	-4	-	-756	-82	-847
Sum	7	19	18	784	776	1 604

Balanse 31. desember 2022	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	627	24	18	4 470	1 315	6 454
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-619	-5	-	-3 687	-539	-4 850
Sum	8	19	18	783	776	1 604

Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år	1 - 6 år	1 -20 år
--------------------------	-----------	-----------	----------	----------

Balanse 1. januar 2021	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	731	332	21	4 873	875	6 832
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-720	-299	-	-2 278	-327	-3 624
Sum	11	33	21	2 595	548	3 208

Regnskapsåret 2021	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Inngående balanse	11	33	21	2 595	548	3 208
Tilgang	-	-	15	449	424	888
Avgang	8	7	-15	-	-22	-22
Akkumulerte avskrivninger avganger	-	-	-	-	23	23
Årets avskrivninger	-7	-10	-	-751	-177	-945
Sum	12	30	21	2 293	796	3 152

Balanse 31. desember 2021	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	738	339	21	5 323	1 277	7 698
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-726	-309	-	-3 030	-481	-4 546
Sum	12	30	21	2 293	796	3 152

Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år	1 - 6 år	1 -20 år
--------------------------	-----------	-----------	----------	----------

Note 7

Forpliktelse fra finansieringsaktiviteter

	2022	2021
Forpliktelse 1. januar	3 417	3 450
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-911	-919
Endringer uten kontanteffekt		
Tilgang finansielle forpliktelser	137	886
Andre endringer	-807	
Forpliktelse 31. desember	1 836	3 417

Note 8

Investering i felleskontrollert virksomhet

	2022	2021
Balanseført verdi 1. januar	126	100
Tilgang av felleskontrollert virksomhet	34	26
Sum balanseført verdi 31. desember	160	126

Vygruppen AS har følgende andeler i felleskontrollert virksomhet.

Felleskontrollert foretak:	Anskaffet	Kontoradr.	Stemme/ res. andel	Bokført egenkap.	Årsresultat	Balanse- verdi i selskapet 31. des
Flåm Utvikling AS	2013	Aurland	50 %	79	22	90
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50 %	302	-2	304
Totalt				381	20	394

Tabellen over viser bokført egenkapital inklusiv årets resultat, årsresultat og bokført verdi (100 %).

Beskrivelse av virksomhetens art:

Flåm Utvikling AS

Flåm Utvikling AS har i 20 år med Vygruppen AS som leverandør av togtransporttjenester drevet reiselivsproduktet Flåmsbana. Flåm Utvikling AS skal drive produktutvikling, salg, markedsføring, kundeforvaltning og merkevareutvikling samt utvikle grunnlaget for kommersiell helårsdrift av Flåmsbana. Flåmsbana er landets første helhetlige helårige fjell/fjord togdestinasjon.

Fjord Tours Group AS

Fjord Tours Group AS eies 50% hver av Vygruppen og Fjord1 AS, og utgjør selskapenes felles reiselivssatsing. Fjord Tours Group sitt datterselskap Fjord Tours AS jobber med å utvikle, markedsføre og selge bærekraftige, kollektivbaserte rundturer i tillegg til å selge enkeltstående togreiser og andre transportprodukter til internasjonale turoperatører og agenter. I dag er «Norge i et nøtteskall», med blant annet Bergensbanen og Flåmsbana, Fjord Tours' mest kjente rundtur. Turistene reiser med rutegående transport, og kan også legge til overnatting, aktiviteter og andre opplevelser på rundturen. I 2022 kjøpte Fjord Tours Group ut resterende aksjer (26%) i Fjord Tours AS og eier med det 100% av datterselskapet. Fjord Tours Group har også deltatt i etableringen av et nytt, lokalt reiselivsselskap i Hardanger i 2022 – Book Hardanger AS – og gått inn med en eierandel på 33% i selskapet. Fra før eier Fjord Tours Group også 34% av aksjene i Best Arctic AS samt 31% av aksjene i Geiranger Fjordservice.

Note 9

Beholdning komponenter

	2022	2021
Komponenter	262	343
Sum beholdning komponenter	262	343

Note 10

Kundefordringer og andre fordringer

	2022	2021
Kundefordringer	230	192
Konserninterne fordringer	228	272
Avsetning for tap	-0	-
Kundefordringer netto	458	464
Forsukksbetalinger	160	169
Andre fordringer	89	119
Sum kundefordringer og andre fordringer	707	752
Lån til selskaper i samme konsern	-	-
Sum	707	752

Bokført verdi av kundefordringer, forsukksbetaling og andre fordringer tilsvarer virkelig verdi. Kundefordringer inneholder i hovedsak persontoginntekter.

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2022	2021
Forfalte fordringer på balansedagen	4	21
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	3	-9
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	1	2
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	-0	28

Note 11

Finansiell risikostyring

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31. desember 2021:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1-2 år	2-5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	2 618	-	-	-
Leiefordringer tog	895	55	-	-
Leiefordringer eiendom	109	104	306	512
Varige driftsmidler	-	-	-	-

Vygruppen AS vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2022	2021
Bankinnskudd	723	492
Finansielle plasseringer	1 391	1 506
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	707	752
Sum	2 821	2 750

Note 12

Periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold på leide tog	2022	2021
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	28	36
Årets påløpte vedlikeholdskostnad	-82	-82
Årets utførte periodiske vedlikehold	42	74
Balansført verdi 31. desember	-12	28

Som leietaker av tog er selskapet etter leieavtalen ansvarlig for å utføre noe tungt vedlikehold på leid materiell. Selskapet avsetter i regnskapet for beregnede påløpte kostnader for periodisk tungt vedlikehold for leid togmateriell. Avsetningen foretas med bakgrunn i leieavtalen basert på estimerte kostnader pr kjørt kilometer og selskapets rute- og vedlikeholdsplan. Kostnadene er estimert basert på avtaler med vedlikeholdsoperatører og erfaringer fra tidligere utført vedlikehold. Utført vedlikehold motregnes avsetningen. Ved tilbakelevering av togene vil Selskapet måtte kompensere eller motta kompensasjon fra utleier, basert på togenes vedlikeholdsstandard ved tilbakelevering. Vurderingene innebærer bruk av skjønn og estimater. Beløp er inkludert i balansen under andre avsetninger for forpliktelser (Note 21).

Note 13

Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Finansielle anleggsmidler	78	112	-	-	78	112
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 839	1 874	-	-	1 839	1 874
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	1 391	1 506	1 391	1 506
Kontanter og bankinnskudd	723	492	-	-	723	492
Sum	2 640	2 478	1 391	1 506	4 031	3 984

Forpliktelser 31. desember	Andre forpliktelser til amortisert kost		Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Finansielle leieavtaler	1 836	3 417	-	-	1 836	3 417
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	2 542	2 031	-	-	2 542	2 031
Sum	4 378	5 448	-	-	4 378	5 448

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2022:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 391	-	-	1 391
Sum eiendeler	1 391	-	-	1 391

For beskrivelse av nivåene benyttet i tabellen, se omtale i prinsippnoten.

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2021:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 506	-	-	1 506
Sum forpliktelser	1 506	-	-	1 506

Note 14

Kontanter og bankinnskudd

	2022	2021
Kontanter og bankinnskudd	723	492
Herav bundne midler 82 MNOK (2021: 81 MNOK)		

Note 15

Aksjekapital

Det vises til note 20 i Vy-konsernets årsregnskap.

Note 16

Rentebærende gjeld

Selskapet har følgende utnyttede lånefasiliteter	2022	2021
Flytende rente		
- Utløper innen ett år	400	400
Sum	400	400

Fasiliteten som løper innen et år er en kassekreditt knyttet til toppkontoen i Vy-konsernets konsernkontosystem. Kreditten løper for ett år av gangen, og fornyes årlig.

Note 17 Skatter

	2022	2021
Årets skattekostnad fremkommer slik:		
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-18	-34
Skattekostnad	-18	-34
Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:		
Årets betalbare skattekostnad	-	-
Betalt skatt på konsernbidrag vedtatt og mottatt inneværende år	-	-
Betalbar skatt i balansen	-	-
Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:		
Årsresultat før skatt	-50	-858
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%)	-11	-168
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	74	134
Andre ikke skattepliktige inntekter	-81	-
Skattekostnad	-18	-34
Effektiv skattesats	36 %	4 %

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2022	01.01.	Mottatt sk.f. for underskudd	Kjøp/salg av datter-selsk.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)								
Driftsmidler	-596			153				-443
Varer	37			43				80
Fordringer	-5			-6				-11
Leieobjekt og forpliktelse	168			-29				139
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-			10				10
Pensjonsforpliktelse	657			-60	-237			360
Avsetning for forpliktelser	101			-18				83
Gevinst- og tapskonto	-18			4				-14
Underskudd til framføring	77			-17				60
Sum brutto midlertidige forskjeller	421	-	-	80	-237	-	-	264
Netto midlertidige forskjeller	421	-	-	80	-237	-	-	264
Netto utsatt balanseført ford/forpl. 22 %	92	-	-	18	-52	-	-	58

2021	01.01.	Effekt prinsipp endr.	Kjøp/salg av datter-selsk.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)								
Driftsmidler	-802	-	-	206	-	-	-	-596
Varer	17	-	-	20	-	-	-	37
Fordringer	-7	-	-	2	-	-	-	-5
Leieobjekt og forpliktelse	86	-	-	82	-	-	-	168
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-2	-	-	2	-	-	-	-
Pensjonsforpliktelse	552	-	-	8	97	-	-	657
Avsetning for forpliktelser	197	-	-	-96		-	-	101
Gevinst- og tapskonto	-23	-	-	5		-	-	-18
Underskudd til framføring	196	-30	-	-75	-	-	-14	77
Sum brutto midlertidige forskjeller	214	-30	-	154	97	-	-14	421
Netto midlertidige forskjeller	214	-30	-	154	97	-	-14	421
Netto utsatt balanseført ford/forpl. 22 %	47	-7	-	34	21	-	-3	92

Utsatt skatt nettoføres når selskapet har en juridisk rett til å motregne utsatt skattefordel mot utsatt skatt i balansen og dersom den utsatte skatten er til samme skattemyndighet. Følgende beløp har blitt nettoført:

	2022	2021
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	128	220
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	33	8
Sum	161	228
Utsatt skatt		
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-100	-134
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-3	-2
Sum	-103	-136
Utsatt skattefordel i balansen	58	92

Note 18 Personalkostnader

	2022	2021
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	1 730	1 562
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 19)	125	121
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 19)	40	45
Andre personalkostnader	26	35
Sum	1 921	1 763

Lønn til konsernsjef og ledende ansatte er omtalt i noten for nærstående parter (note 25).

	2022	2021
Gjennomsnittlig antall årsverk	1 939	1 926
Gjennomsnittlig antall ansatte	2 271	2 316

Per 31. desember 2022 er det 1903 årsverk og 2210 ansatte.

Beregningen er basert på en vektning av faktiske antall årsverk gjennom året.

Note 19

Pensjoner og lignende ytelser

Generelt

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

Ytelsesordninger i Norge

Selskapet har ved utgangen av året en kollektiv pensjonsordning som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningen i selskapet tilfredsstiller kravene iht. Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelse gjennom disse ordningene dekker 251 aktive, 374 pensjonister og 120 oppsatte rettigheter. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig av størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Selskapet har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 251 aktive medlemmer.

Ytelsesbaserte tilleggsordninger for toppledere er ikke fonderte og dekkes over drift.

Lukking av ytelsesordning

Det ble i løpet av 2017 besluttet å lukke pensjonsordningen i SPK for ansatte i Vygruppen AS som var over 55 år ved årskiftet 2018/2019. Disse ble med virkning fra 1. januar 2019 overført til en ny, lukket ytelsesordning. Alle medarbeidere yngre enn 55 år på lukketidspunktet fikk en oppsatte rettighet i SPK og ble fra 2019 innmeldt i ny innskuddspensjonsordning i Storebrand. Alle som har innskuddsordning i Storebrand er også omfattet av privat AFP ordning. Den Private AFP-ordningen blir regnskapsmessig behandlet som innskuddsordning. 1980 ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2022.

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2022	2021
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	1 933	2 198
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-1 591	-1 562
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	342	636
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	22	24
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	364	660
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	660	559
Årets aktuarielle avvik	-207	85
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	-5	51
Netto finansposter pensjon	12	7
Årets innbetaling til ordningene	-96	-42
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	364	660
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	40	45
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 18	40	45
Årets finansposter pensjoner	12	7
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	52	52
Innskuddsplaner		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad - se note 18	125	121
Totale pensjonskostnader	177	173

Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

Tabellen nedenfor viser estimat for potensielle effekter ved en endring i forutsetninger av vesentlig betydning for ytelsesbaserte pensjonsplaner i Norge. Faktiske resultater kan i vesentlig grad avvike fra disse estimatene.

	Diskonteringsrente		Årlig lønnsvekst		Økning i G	
	1 %	-1 %	1 %	-1 %	1 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpl. per 31.12. angitt i %	(32-33%)	26-27%	8-9%	(7-8%)	9-10%	(7-8%)
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	(12-13%)	15-16%	2-3%	(1-2%)	4-5%	(3-4%)

Populasjonen er preget av høy gjennomsnittsalder på de aktive som påvirker sensitivitetsanalysen.

De siste års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Resultatregnskap						
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	40	45	71	90	220	232
Avkorting/oppgjør	-	-	-46	91	-	-
Effekt av planendring	-	-	-	-	60	-
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	40	45	25	181	280	232
Netto rentekostnader pensjon	12	7	12	18	29	33
Sum pensjonskostnad	52	52	37	199	309	265

Balanse	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Beregnet totale pensjonsforpliktelser	1 933	2 198	2 129	2 682	7 072	6 808
Pensjonsmidler	-1 591	-1 562	-1 593	-1 962	-5 420	-5 297
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	342	636	536	720	1 652	1 511
Ordninger over drift	22	24	23	22	39	46
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	364	660	559	742	1 691	1 557

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Diskonteringsrente	3,85 %	2,20 %	1,50 %	2,05 %	2,85 %	2,50 %
Forventet avkastning	3,85 %	2,20 %	1,50 %	2,05 %	2,85 %	2,50 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	3,50 %	2,50 %	1,75 %	2,70 %	2,50 %	2,25 %
G-regulering	3,25 %	2,50 %	1,75 %	2,10 %	2,60 %	2,40 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	2,50 %	1,75 %	1,00 %	1,35 %	1,85 %	1,65 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2022

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 3,85 % (2,2%). Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserente iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1,25 % og en langsiktig inflasjon på 2,00 %. Det er i tillegg tillagt en faktor på 0,25% for å hensynta forventet høyere inflasjon på kort sikt. Regulering av pensjoner under utbetaling fastsettes i hovedsak til gjennomsnitt av forventet prisvekst og lønnsvekst.

For de demografiske faktorer er tariffene K 2013 og K 63 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførerisiko.

Gjennomsnittlig gjenstående levealder for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K2013 være:

Kvinne	24,1 år
Mann	20,9 år

Aktuarielle avvik for 2022 skyldes i hovedsak endring i økonomiske og aktuarielle forutsetninger.

Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

Gjennom ytelsesbaserte ordninger er selskapet påvirket av en rekke risikoer som følge av usikkerhet i forutsetninger og fremtidig utvikling. De mest sentrale risikoene er beskrevet her:

Forventet levetid

Selskapet har påtatt seg en forpliktelse til å utbetale pensjon for de ansatte livet ut. Økning i forventet levealder blant medlemsmassen medfører en

økt forpliktelse for selskapene.

Avkastningsrisiko

Selskapet blir påvirket ved en reduksjon i faktisk avkastning på pensjonsmidlene, som vil medføre økt nettoforpliktelse.

Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

Selskapets pensjonsforpliktelse har risiko knyttet til både inflasjon og lønnsutvikling, selv om lønnsutvikling er nært knyttet til inflasjonen. Høyere inflasjon og lønnsutvikling enn hva som er lagt til grunn i pensjonsberegningene, medfører økt forpliktelse for selskapet.

Note 20

Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2022	2021
Leverandørgjeld	174	222
Konsernintern leverandørgjeld	1 817	1 326
Skyldig offentlige avgifter	75	75
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	551	483
Sum	2 617	2 106

Sum leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld inneholder gjeld til nærstående parter for 2022: 96 MNOK (125 MNOK).

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder forskuddsbetalte inntekter, periodiserte personalkostnader og andre periodiserte kostnader.

Note 21

Andre avsetninger for forpliktelser

Avsetning for forpliktelser 2022	Ventelønn, omstilling	Annet	Sum
Inngående balanse	101	-	101
Benyttet i løpet av året	-18	12	-6
Sum	83	12	95

Avsetning for forpliktelser 2021	Ventelønn, omstilling	Annet	Sum
Inngående balanse	197	-	197
Benyttet i løpet av året	-96	-	-96
Sum	101	-	101

Klassifikasjon i balansen	2022	2021
Andel langsiktig gjeld	95	101

Rettstvister

Vygruppen AS er innblandet i tvister der en del av dem vil bli prøvd for rettsapparatet. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlighetsovervekt og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger i regnskapet.

Omstilling

Vy-konsernet offentliggjorde en omstillingsplan i 2016. Formålet med omstillingen er å tilpasse seg de endringer som følger jernbanereformen. Restruktureringsavsetningen var på 25 (43) MNOK ved utgangen av 2022 og er hovedsakelig knyttet til nedbemanning. Avsetningen per 31.12.2022 inkluderer i tillegg kompensasjon knyttet til endret pensjonsordning, hvorav restavsetningen ved utgangen av 2022 er på 58 (58) MNOK.

Note 22

Av- og nedskrivninger

	2022	2021
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 6)	847	945
Sum	847	945

Note 23

Andre kostnader

	2022	2021
Salgs- og administrasjonskostnader	857	777
Energi og brensel vedr. drift	531	229
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	795	828
Andre driftskostnader	1 516	1 210
Sum	3 699	3 044

Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):	2022	2021
Lovpålagt revisjon	2	2
Andre tjenester utenfor revisjon	0	0
Sum totalt honorar til revisor	2	2

Note 24

Finansielle poster

	2022	2021
Renteinntekter	71	54
Konsernbidrag	41	58
Tilbakeføring nedskrivning av aksjer *)	366	-
Netto valutagevinster/tap	11	15
Sum	489	127

Rentekostnader	-72	-62
Andre finanskostnader	-3	-2
Nedskrivninger av aksjer **)	-336	-698
Netto valutagevinster/tap	-1	-1
Sum	-412	-763

Netto finansposter pensjon	-12	-7
Urealiserte verdiendringer	-10	-2
Sum finansielle poster	55	-645

*) Vy Tog AS 366 MNOK

***) Vy Tåg AB - 336 MNOK

Note 25

Nærstående parter

Vygruppen AS har følgende nærstående parter:

Eier

Som eier av Vygruppen AS er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) nærstående part. I tillegg vil andre virksomheter som eid av staten ved Samferdselsdepartementet være nærstående part med Vygruppen AS.

Selskap i samme konsern

Alle datterselskap og felleskontrollerte virksomheter som angitt i note 2 og 8 samt andre konsernselskaper som er nærstående til disse selskapene, vil være nærstående parter av Vygruppen AS.

Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av Vygruppen AS.

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

Salg av varer og tjenester	2022	2021
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	2 751	2 839
Salg av andre varer og tjenester	437	296
Salg selskap i samme konsern	344	269
Sum	3 532	3 404
Kjøp fra selskaper i samme konsern	329	322
Kjøp av varer og tjenester	2 991	2 494
Sum	3 320	2 816

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

Fordringer på	2022	2021
Selskaper i samme konsern	166	207
Tilknyttede selskaper	-	0
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	114	82
Sum	280	289
Gjeld til	2022	2021
Selskaper i samme konsern	1 818	1 326
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	95	125
Sum	1 913	1 451
Lån til		
Selskaper i samme konsern	1 291	1 291

Det er ingen lån fra nærstående parter.

Vygruppen AS har stilt en morselskapsgaranti på 150 MSEK for sitt heleide datterselskap Vy Tåg AB overfor Norrtåg AB.

Vygruppen AS har stilt en morselskapsgaranti på 240 MNOK for sitt heleide datterselskap Vy Tog AS ovenfor Jernbanedirektoratet som sikkerhetsstillelse av kontrakten Trafikpakke 3 Vest.

Ytelser til ledende ansatte og styret

Det vises til note 31 i Vy-konsernets årsregnskap.

Note 26

Betingede utfall

Selskapet har betingede forpliktelser knyttet til rettslige krav oppstått i forbindelse med den ordinære driften. Det er ikke forventet at det vil oppstå noen vesentlige forpliktelser knyttet til de betingede forpliktelsene utover det som allerede er avsatt i regnskapet.

Note 27

Hendelser etter balansedagen

Etter balansedagen er det ikke fremkommet forhold av vesentlig betydning for å kunne bedømme selskapets resultat og stilling.


Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2022

Styret mener etter beste overbevisning at konsernregnskapet og årsregnskapet for morselskapet for perioden 1. januar 2022 til 31. desember 2022 er utarbeidet i samsvar med IFRS som fastsatt av EU, med krav til tilleggsopplysninger som følger av regnskapsloven, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Styret mener at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til foretaket og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorene foretaket og konsernet står overfor.

Oslo, 1. mars 2023
Konsernstyret i Vygruppen

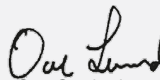

Berit Svendsen / Styreleder

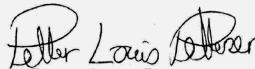

Geir Inge Stokke


Espen Almlid


Dina Elverum Aune


Semming Semmingsen


Ove Sindre Lund


Petter Louis Pettersen


Grethe Therese Thorsen


Gro Bakstad / Konsernsjef

Skattepolicy

Bakgrunn

I tråd med forventninger fra eier nedfelt i Eierskapsmeldingen (Meld.St.8 2019–2020), har Vygruppen AS utarbeidet en policy for gruppens skatteatferd. Policyen formidles til alle våre datterselskaper.

Om Vygruppen og vår skattepolicy

Vygruppen er et transport- og reiselivskonsern eiet av staten ved Samferdselsdepartementet. Vi skal sikre kundene den beste reisen gjennom å tilby miljøvennlig, smart, kostnadseffektiv og sikker transport. I tillegg yter konsernet reiselivsvirksomhet og frakt av gods på bane.

All vår virksomhet utføres med fokus på sikkerhet og er tuftet på miljømessige løsninger.

Vår skattepolicy hviler på tre grunnprinsipper:

1. Bærekraft

Skatteinntekter er en forutsetning for bærekraftig utvikling.

Profitable selskaper bidrar til økte skatteinntekter, som igjen bidrar til finansiering av den enkelte stats utvikling. Gjennom suksess i vårt arbeid vil vi indirekte bidra til finansiering av sentrale institusjoner som helse, velferd og utdanning, i tillegg til realkapital og infrastruktur.

2. Opprinnelse og åpenhet

Våre selskaper skal betale skatt til det land hvor verdiene skapes.

Vygruppen driver virksomhet i Norge og i Sverige. Uavhengig av hvor virksomheten ligger, skal alle våre selskaper betale skatt til det vertsland hvor verdiene genereres. I tillegg forventes det at alle våre selskaper opptrer transparent overfor det enkelte vertslands skattemyndigheter, herunder gi tidsriktig og korrekt informasjon for å danne grunnlag for

skattlegging av selskapet. Det forventes at våre selskaper følger skattelovgivningen i de land de driver virksomhet, både hva lovens bokstav og intensjon angår.

Gjennom aktiv oppfølging skal Vygruppen sørge for at våre selskaper drives ansvarlig og profesjonelt. Det innebærer også at vi skal bidra til økt bevissthet rundt skattelovgivning og etterlevelse av de regler som gjelder for det enkelte selskapet.

3. Integritet og rettferdighet

Vi deltar ikke i kunstige ordninger for å redusere skatteprovenyet.

Vygruppen skal ikke med viten bidra til skadelig skattepraksis. Vi skal etter beste evne sørge for at våre selskaper ikke utøver skadelig eller potensielt skadelig skatteatferd. Samtidig vurderer vi det som hensiktsmessig at Vygruppens selskaper benytter seg av de skatteinsitamenter som foreligger for sine virksomheter.

Våre selskaper oppfordres videre til å:

a) Etterleve skattelovgivningen

Selskapene må etterleve alle gjeldende lover og forskrifter i landene de har virksomhet i.

b) Ikke ta del i uthuling av et lands skattegrunnlag og overskuddsflytting

Selskapene må ikke ta i bruk kunstige ordninger, som eksempelvis bruk av internprising for å flytte skattepliktig overskudd fra der de har sin virksomhet.

c) Ikke ta del i aggressiv skatteplanlegging

Selskapene bør ikke ta del i noen form for aggressiv skatteplanlegging som tapper det lokale skattegrunnlaget.

Til generalforsamlingen i Vygruppen AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Vygruppen AS som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2022, totalresultatet for perioden, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2022, totalresultatet for perioden, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvike konsernet eller å legge ned virksomheten, eller ikke har noe realistisk alternativ til dette.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har eneansvar for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 1. mars 2023
Deloitte AS

Eivind Skaug
Eivind Skaug
statsautorisert revisor

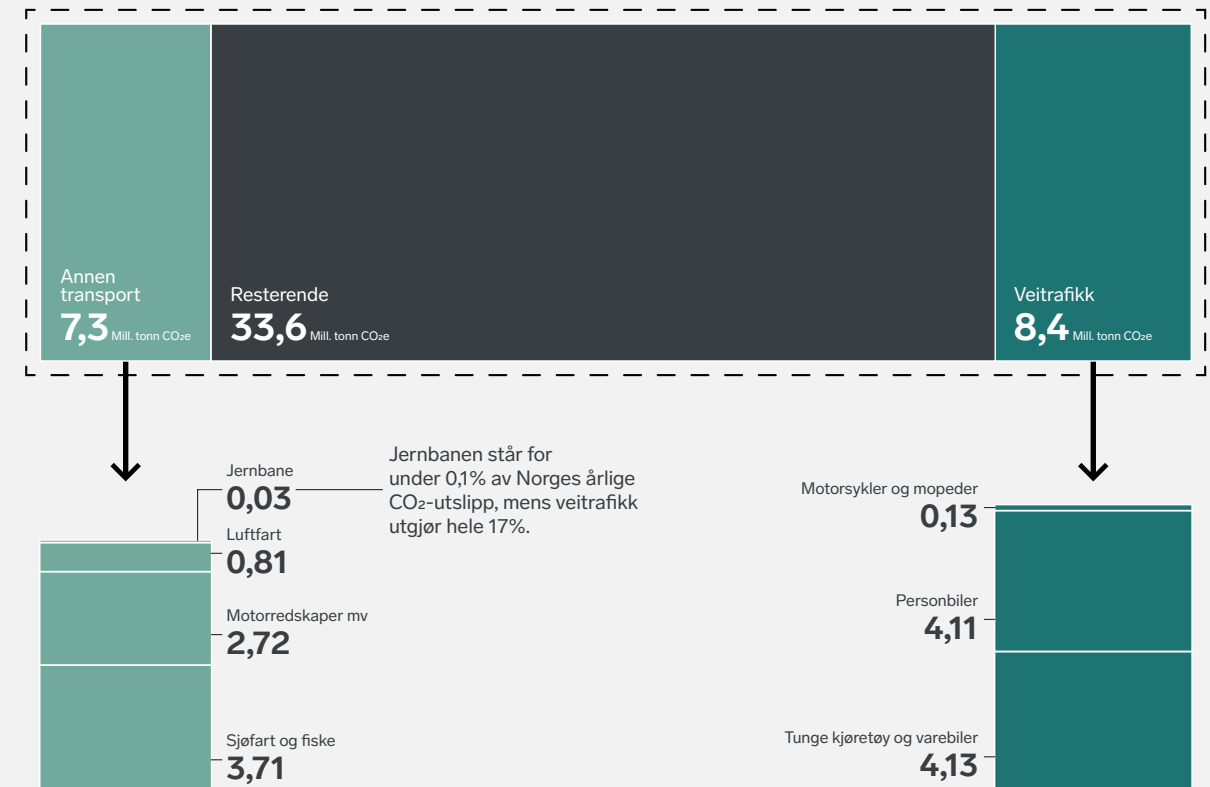
Klimaregnskap

Introduksjon

Klimaregnskapet viser oversikten over alle klimagassutslippene til Vygruppen, både internt og i verdikjeden vår. For Vy er regnskapet et viktig verktøy for å kartlegge og redusere påvirkningen vi har på klimaet. Vi bruker klimaregnskapet strategisk for å identifisere og prioritere initiativer for utslippskutt. Få virksomheter har ubegrenset med tid og ressurser, det er derfor viktig å først fokusere på tiltakene som gir størst effekt – for nullutslipp haster!

Transport og veitrafikk står for nesten en tredjedel av Norges klimagassutslipp. Norske klimagassutslipp skal kuttes med 55 % sammenlignet med 1990, og deretter gå mot null i 2050. Som en stor transportaktør er Vy en viktig del av løsningen og vi skal være en pådriver for at Norge når sine mål.

Norges totale klimagassutslipp i 2020 (vist i millioner tonn CO₂-ekvivalenter)



Kilde: Miljødirektoratet og SSB
Note: Utslipp fra utenriks sjøfart og luftfart er ikke inkludert

I Nasjonal transportplan (NTP) for 2022-2033 er det satt mål som Vy og resten av transportsektoren skal levere på:

- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- Innen 2030 skal 75 prosent av nye langdistansebusser være nullutslippskjøretøy
- Ambisjon om å overføre 30 prosent av godstransport over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030

Vy har satt et ambisiøst mål om å spare samfunnet for utslippet av én million tonn CO₂-ekvivalenter i år 2025 (scope 4) ved å frakte flere passasjerer og mer gods på skinner. Ved at våre reisende velger kollektivt over privatbil eller fly, samt gods på skinner i stedet for vei sparer vi samfunnet for store utslipp. Samtidig; Med økt produksjon og antall reisende vil utslipp fra vår egen drift øke. Våre busser har i dag lave utslipp, men de skal ned til null. Vi er derfor i gang med flere tiltak som å elektrifisere busser, redusere strømforbruket til togvirksomheten og fase ut dieselbruk på våre godsterminaler.

Vy har en ambisjon om å kutte utslipp i samsvar med klimameldingen (Parisavtalen) og har siden 2013 redusert absolutte utslipp med 20 %, 61 6700 tonn CO2 ekv . Antall reisende i 2013 var 6 099 millioner personkm og i 2022 6 070 millioner personkm, og fraktet gods var 2 700 tonnkm i 2013 og 3 280 tonnkm i 2022. I Vy iverksetter en rekke initiativer som skal gi vesentlige CO2-kutt på veien mot å oppnå netto null utslipp fra hele virksomheten innen 2050. Fremover vil Vy jobbe med å sette vitenskapsbaserte klimamål med planer for utslippskutt frem mot både 2030 og 2050.

Metodikk for beregning av utslipp

Vygruppen har utarbeidet og publisert klimaregnskap siden 2013 og rapporteringen har gradvis blitt forbedret år for år. Ved forbedret rapportering har vi revidert og justert tidligere år etter beste evne slik at regnskapet blir sammenlignbart over tid. Selv om dette kan medføre at totale klimagassutslipp for Vy (scope 1 - 3) øker sammenlignet med tidligere års klimaberegninger betyr ikke dette nødvendigvis at utslippet har økt, men at omfanget i klimaberegningene er mer detaljert og omfatter flere aktiviteter. Vy rapporterer både med lokasjonsbasert- og markedsbasert metode for vårt strømforbruk, samt viser absolutte utslipp og karbonintensitet.

Vy benytter seg av fem prinsipper ved vår klimarapportering:

- Relevans - Beregninger tar høyde for de mest vesentlige utslippene
- Fullstendighet - Beregninger er så fullstendige som praktisk mulig
- Konsistens – Beregningsmetodikken er konsistent (evt. tilbakeregnet ved endret metodikk)
- Transparens - Forutsetninger og estimater kommuniseres på en åpen måte
- Nøyaktighet - Beregninger er så nøyaktig som praktisk mulig

Klimaregnskapet utarbeides i henhold til den internasjonale standarden for klimarapportering, Greenhouse Gas Protocol Scope 1, 2 og 3. Klimaregnskap i henhold til GHG Protokollen deler utslipp i tre kategorier. Direkte utslipp

(Scope 1), indirekte utslipp fra energiforsyning (Scope 2) og indirekte utslipp knyttet til kjøp av andre varer og tjenester (Scope 3). Vi bruker CO₂e, dette er en enhet som brukes i klimagassregnskap og tilsvarer den effekten en gitt mengde (som regel ett tonn) CO₂ har på den globale oppvarmingen over en gitt tidsperiode (som regel 100 år).

I 2022 har vi gjort en større oppdatering av metodikk for å beregne utslipp. Klimagassregnskapet i 2022 er tilpasset «GRI 305 emissions», som videre detaljerer omfanget og hva som skal omfattes av scope 1 - 3. En stor endring fra tidligere år er at klimagassutslipp i scope 1 (direkte utslipp fra forbrenning av drivstoff) er delt inn i scope 1 fossile utslipp og scope 1 biogene utslipp. Selv om biodrivstoff som B100 og HVO er basert på fornybare råvarer vil det ved forbrenning ha et utslipp av CO₂ fra eksospotten.

Iht GHG protokollen regnes utslipp av biogent CO₂ som nøytralt (opptak = utslipp), slik at dette inngår ikke i Vys totale klimagassutslipp beregnet etter GHG protokollen.

Biogent utslipp er likevel tatt med i tabeller og resultat. Ved å skille utslipp i scope 1 på fossilt utslipp (CO₂ fra forbrenning av fossilt drivstoff basert på ikke fornybare råvarer) og biogent utslipp (CO₂ fra forbrenning av biodrivstoff basert på fornybare råvarer) vil det øke forståelsen og gi kunnskap om hvor stor andel av utslippene i scope 1 som er basert på fornybare og ikke fornybare råvarer.

Vy ønsker å sette søkelys på å redusere utslipp av både fossile og biogene klimagassutslipp. Avhengig av råvare til biodrivstoffet vil produksjonen av biodrivstoffet ha et opptak og lagring av biogent karbon via fotosyntesen (well to tank - scope 3). Denne effekten er ikke medregnet i klimaregnskapet for Vy og er utfordrede å kvantifisere da dette i stor grad er avhengig av type råstoff. Det antas derfor at estimerte biogene klimagassutslipp er et konservativt anslag.

Videre oppdateringer i 2022 er en gjennomgang av scope 3 for å legge til ytterligere aktiviteter som medfører klimagassutslipp. **Scope 3 omfatter nå følgende aktiviteter:**

Har vært inkludert i tidligere årsrapporter:

- Buss for tog i Norge og Sverige
- Reise med fly og taxi for ansatte
- Well to tank (indirekte) utslipp fra produksjon av drivstoff
- Utslipp fra underleverandørene på gods og buss tjenester som hotell, dekk, tekstiler, teknisk utstyr/hardware, rengjøringsprodukter, vedlikehold og tjenester

Nytt i 2022:

- Utslipp fra produksjon og vedlikehold av persontog, godstog og busser
- Vask og renhold buss og tog
- Kontorlokaler (leie, lys, varme, felleskostnad, husleie)
- Drift av IT infrastruktur

Scope 1 og 2

Iht. GHG-protokollen er Scope 1 utslipp direkte utslipp av klimagasser fra biler og maskiner. Scope 1 utslipp er utslipp som måles ved eksospotten, og kategoriseres som «tank to wheel» utslipp. For Vy er Scope 1 utslipp knyttet til forbrenning av diesel i busser og tog.

For Scope 2 benytter Vy seg av både lokasjonsbasert metode (beregningene baseres på i hvilket land strømmen er produsert, herunder norsk og svensk strømmiks) og markedsbasert metode (vi hensyntar opprinnelsesgarantiene vi kjøper til vår togdrift) i våre beregninger. I markedsbasert metode er det for strøm uten kjøp av opprinnelsesgarantier benyttet utslipp fra strøm iht. varedeklarasjon for strømleverandører fra NVE. I begge tilfeller benyttes «well to wheel» slik at utslipp knyttet til produksjon av energien også er inkludert. Vi har i 2022 valgt å gå over til norsk og svensk strøm-miks i stedet for nordisk strømmiks for å gi et mest mulig relevant bilde av faktisk CO₂-utslipp per kWh. Kraftproduksjonen i Norge står i en særstilling, med den høyeste andelen fornybar strøm i Europa. Vannkraft står for mesteparten av kraftproduksjonen, i tillegg til en økende andel vindkraft.

Scope 3

For Scope 3 inkluderer vi oppstrømsutslipp (kategori 1-8); produksjon og behandling av varer og tjenester som virksomheten kjøper fra andre, for eksempel flyreiser og transporttjenester. Vi har valgt å ikke inkludere nedstrømsutslipp (kategori 9-15) siden vi har vurdert at disse utslippene ikke er relevante for vår virksomhet. Vy har et mål om å inkludere alle vesentlige indirekte utslipp og gjennomfører årlig en vesentlighetsanalyse. For å beregne og vurdere vesentlighet for utslipp innen Scope 3, starter vi med en «screening» for å bestemme hvilke aktiviteter som er forventet å ha størst størrelse. Deretter gjennomføres en spend-analyse med data fra økonomisystemet og til slutt en vurdering basert på bransjespesifikke utslipp. Vi baserer oss på «CDP Technical Note: Relevance of Scope 3 Categories by Sector» for transportsektoren. For 2022 ble våre største leverandører bedt om å levere tall, inkludert ca. 40 bussleverandører med rammeavtale på «alternativ reise» (buss for tog). Alternativ reise (buss for tog) står for klimagassutslipp på ca. 7 583 tonn CO₂-ekvivalenter i Norge og 839 tonn CO₂-ekvivalenter i Sverige, en nedgang på 16 %

fra 2021. Utslipp fra alternativ reise hadde dermed et utslipp tilsvarende 5 % av utslippene fra Vygruppens utslipp i 2022 (Scope 1 og Scope 2, uten biogent utslipp).

Samlet utslipp av Scope 3 i 2022 er beregnet til 25 300 tonn CO₂-ekvivalenter for aktiviteter til-knyttet konsernet, og rundt 64 500 tonn CO₂-ekvivalenter for produksjon og vedlikehold av tog og busser samt «well to tank» utslipp fra produksjon av drivstoff. Scope 3 utklipp fra aktiviteter tilknyttet konsernet utgjør om lag 16,5 % av våre utslipp fra egen drift (Scope 1 og 2, uten biogent utslipp, lokasjonsbasert metode).

Vy startet med å beregne Scope 3 i 2019, og har tilbakeregnet og oppdatert for årene før dette for å sikre at klimaregnskapet er mest mulig historisk korrekt. Økt omfang i Scope 3 (utslipp fra produksjon og vedlikehold av persontog, godstog og busser, vask og renhold buss og tog, kontorlokaler og drift av IT infrastruktur) er også lagt til tidligere års klimaberegninger basert på kjørte km.

Scope 4

Vy rapporterer i tillegg på Scope 4 som foreløpig ikke er en offisiell kategori iht. GHG Protokollen. Scope 4 viser unngåtte utslipp, dvs. CO₂e-utslipp som hadde oppstått dersom våre reisende med buss og tog i stedet hadde reist med privatbil og om gods fraktet på skinner i stedet hadde blitt fraktet med lastebil på vei.

Målet med beregninger i scope 4 er å vise hva klimagassutslippene kunne ha vært hvis alternativet til tog og buss var å kjøre bil. Det er derfor som en generell antakelse tatt at alle personkm som kjører buss og tog kjører bil (med 1,6 personer i bilen), standard bil med miks av bensin, hybrid og elbil. Dette vil selvfølgelig ikke være helt reelt, da det ikke er realistisk å kunne anta ta alle som i dag tar buss og tog ville ha kjørt bil på samme strekning hvis buss og tok ikke var tilgjengelig. Det kan også antas at en del som i dag tar buss og tog ville benyttet seg av fly istedenfor dagens tilbud.

For gods antas det at all tonnkm med godstog kjører på lastebil dersom det ikke var tilgjengelig tilbud for å frakte gods på tog.

Scope 4	Omfang	Alternativt utslipp fra bil og lastebil	Enhet
Personkm på buss - erstatter bil	3 528 023 172 pkm	372 641	tonn CO2 ekv.
Tonn km godstog - erstatter lastebil	3 283 161 643 tonnkm	288 919	tonn CO2 ekv.
Personkm på tog - erstatter bil	2 541 626 084 pkm	268 454	tonn CO2 ekv.
Sum utslipp alternativ transport		930 014	tonn CO2 ekv.

Klimagassutslipp fra scope 1, 2, og 3, uten biogent karbon, for persontog, buss og godstog er i 2022 på 242 880 tonn CO₂ ekv. Dette medfører et redusert utslipp i forhold til alternativ transport på 687 000 tonn CO₂ ekv.

Asplan Viak bistår Vygruppen i utarbeidelsen av klimaregnskapet og kvalitetssikrer både metodikk, utslippsfaktorer og tallgrunnlag.

Datagrunnlag

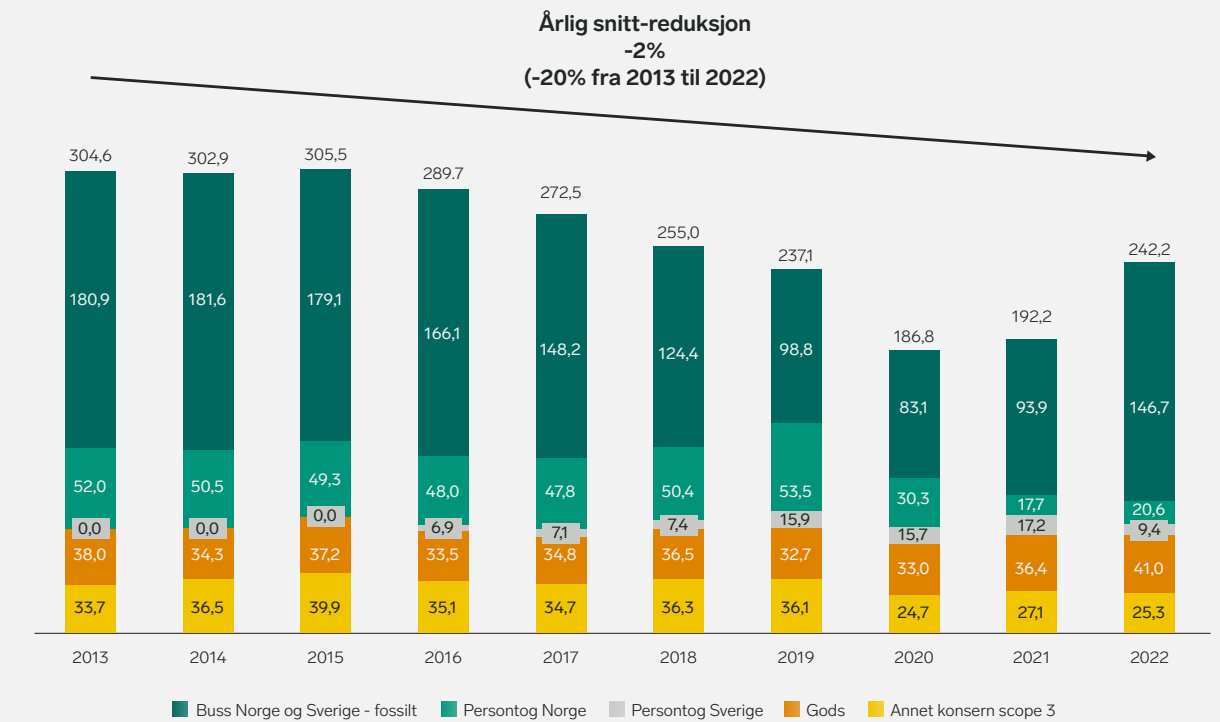
Scope	Hovedkategori	Underkategori	Datakilde	Utslippsfaktorer	Enhet/forklaring	
1	Vy buss, Veidiesel buss, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,16 Biogent: 0,48	kg CO ₂ ekv/liter	
	Vy buss, Biodiesel B30 RME buss, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 1,92 Biogent: 0,71	kg CO ₂ ekv/liter	
	Vy buss, Biodiesel B100 RME buss, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 0,17 Biogent: 2,36	kg CO ₂ ekv/liter	
	Vy buss, Biodiesel HVO buss, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 0,04 Biogent: 2,47	kg CO ₂ ekv/liter	
	Vy buss, Biogass buss, kg	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 0,0012 Biogent: 1,11	kg CO ₂ ekv/kg	
	Team Verksted, Fyringsolje verksted, liter	Bygninger	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,54 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
	Agilia, Anleggsdiesel, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,67 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
	Cargonet, anleggsdiesel tog, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,67 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
	Cargonet, anleggsdiesel terminal, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,67 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
	Vy Gjøvikbanen, anleggsdiesel tog, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,67 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
	Vygruppen, anleggsdiesel tog, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,67 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
	Vy Tog Vest, anleggsdiesel tog, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,67 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
	Tågkompaniet, Anleggsdiesel tog, liter	Transport	Vy bærekraftrapportering	Fossil: 2,67 Biogent: 0,0	kg CO ₂ ekv/liter	
2	Vy buss, Strøm buss, kWh	Transport	Vy bærekraftrapportering	Se utslippsfaktorer for lokasjonsbasert, markedsbasert og varedeklarasjon	kg CO ₂ ekv/kWh	
	VY buss, Strøm veksted, kWh	Bygninger	Vy bærekraftrapportering			
	Team Verksted, Strøm verksted, kWh	Bygninger	Vy bærekraftrapportering			
	Agilia, Strøm verksted, kWh	Tjeneste	Vy bærekraftrapportering			
	Cargonet, Strøm tog, kWh	Transport	Vy bærekraftrapportering			
	Cargonet, Strøm terminal, kWh	Bygninger	Vy bærekraftrapportering			
	Vy Gjøvikbanen, Strøm tog, kWh	Transport	Vy bærekraftrapportering			
	VY-gruppen, Strøm tog, kWh	Transport	Vy bærekraftrapportering			
	Vy Tog Vest, Strøm tog, kWh	Transport	Vy bærekraftrapportering			
	Tågkompaniet, Strøm tog, kWh	Transport	Vy bærekraftrapportering			
	Lokasjonsbasert: NO strømmiks	Utslippsfaktor	Høyvolt / lavvolt			0,046 / 0,034
	Lokasjonsbasert: SE strømmiks	Utslippsfaktor	Høyvolt / lavvolt			0,049 / 0,041
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier NO	Utslippsfaktor	NVE			0,011
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier SE	Utslippsfaktor	Tilsvarende strøm fra opprinnelsesgaranti Norge (NVE)			0,011
Varedeklarasjon NO	Utslippsfaktor	NVE	0,405			
Varedeklarasjon SE	Utslippsfaktor	www.aib-net.org	0,077			

Scope	Hovedkategori	Underkategori	Datakilde	Utslippsfaktorer	Enhet/forklaring	
3	Oppstrømsutslipp					
	1: Innkjøp av varer og tjenester	Vedlikehold og reservedeler tog og lokomotiv	Strøm og drivstoff forbruk i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Oversikt over leverandører og antall deler (nye deler, ikke rotatable som gjenbrukes) som en del av vedlikeholdet. Informasjon tilsendt fra leverandører. Energibruk i verksted: liter diesel og kWh.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		
		Uniformer Transport	Antall plagg/artikler, kg per plagg/artikkel og antall forsendelser. Informasjon fra leverandører.	22,3	Defras 2022, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2022	kg CO ₂ ekv/kg tekstil
		Sengetøy og håndklær	Sekker. Antall kg og antall forsendelser. Informasjon fra leverandører.	22,3		kg CO ₂ ekv/kg tekstil
		IT-utstyr og driftstjenester (hosting)	Forbruk av elektrisitet og drivstoff knyttet til leve-ransen. Tall fra leverandører.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		kg CO ₂ ekv/1000 NOK
		Renholdstjenester	Antall produkter og kg per produkt. Informasjon fra leverandørene	0,013		kg CO ₂ ekv/1000 NOK
		Renholdskjemi	Forbruk/ spend hos de største leverandørene	0,058		kg CO ₂ ekv/1000 NOK
		Dekk	Forbruk/ spend hos de største leverandørene	0,058		kg CO ₂ ekv/1000 NOK
		Vedlikehold og reservedeler buss	Antall nye dekk og regummierte dekk. Innhentet informasjon fra den største dekk leverandøren til Vy buss	Utslippsfaktor oppgitt fra leverandør: Nye dekk: 200,9 Regummiert: 54,2		kg CO ekv/dekk
		Cafe om bord	Energibruk i verksted: liter diesel og kWh. Produksjon og vedlikehold buss basert på buss og tog km	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		
			Forbruk av elektrisitet og drivstoff knyttet til leve-ransen. Tall fra leverandører.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		
	2: Anleggsmidler	Materiell persontog	Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til vedlikehold og bruk av reservedeler for persontog, basert på kjørte vognkm med persontog LCA Flirt, Neosys AG 2012	0,255		kg CO ₂ ekv/togkm
		Materiell busser	Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til vedlikehold og bruk av reservedeler for buss, basert på kjørte vognkm med buss Kilde: ecoinvent	Ikke off. tilgjengelig		kg CO ₂ ekv/busskm
		Materiell godstog	Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til vedlikehold og bruk av reservedeler for godstog, basert på kjørte vognkm med godstog Kilde: ecoinvent	Ikke off. tilgjengelig		kg CO ₂ ekv/tonnkm
	3: Utslipp relatert til energiproduksjon	3A – Oppstrømsutslipp fra innkjøpt drivstoff	Vy bærekraftrapportering Utslippsstall: Defras 2022, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2022 NS-EN 16258:2012 Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)	Veidiesel: 0,54 Biodiesel, B30: 0,54 Biodiesel B100 RME: 0,46 Biodiesel, HVO: 0,35 Biogass: 0,16 Fyringsolje: 0,53 Anleggsdiesel: 0,57		kg CO ₂ ekv/liter
		3B – Oppstrømsutslipp fra innkjøpt strøm	Vy bærekraftrapportering	Lokasjonsbasert NO/SE: 0 Markedsbasert Opprinnelsesgarantier NO/SE: 0 Varedeklarasjon NO/SE: 0		kg CO ₂ ekv/kWh
		3D – Produksjon av strøm for videresalg	N/A. Ikke relevant			

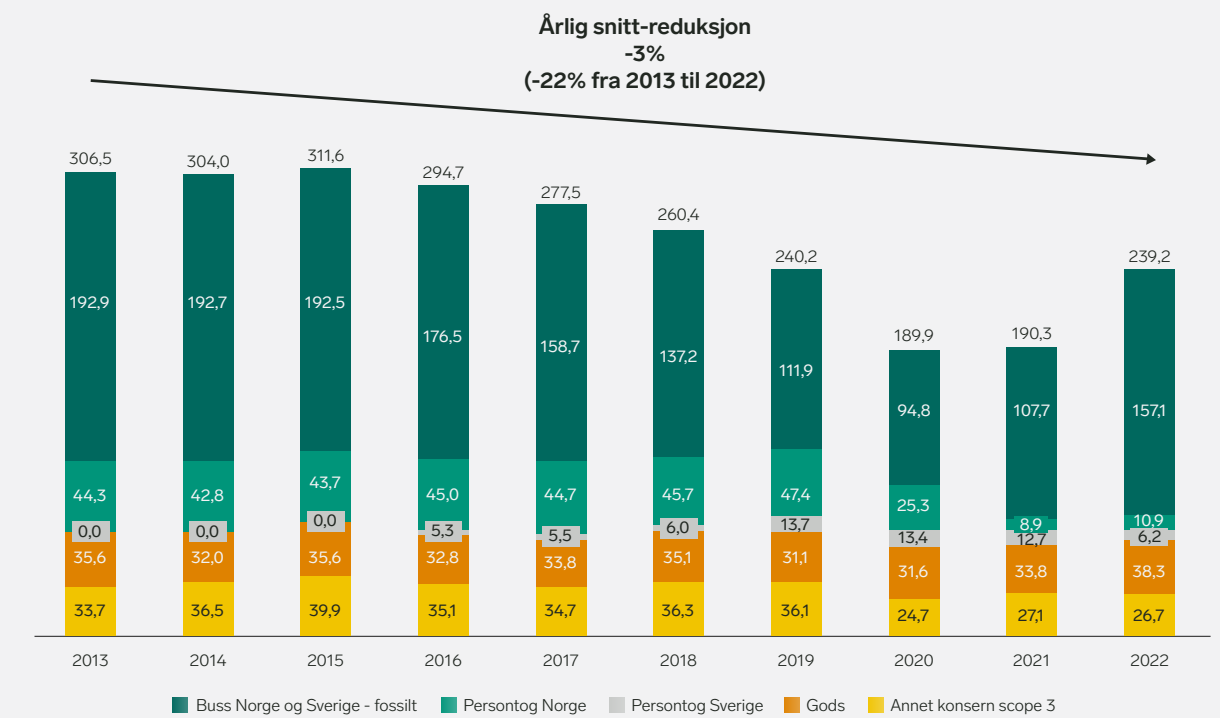
Scope	Hovedkategori	Underkategori	Datakilde	Utslippsfaktorer	Enhet/forklaring	
3	4: Kjøpt transport og distribusjon	Buss for tog	Kjørt km ikke planlagt og planlagt fordelt på euroklasse på bussene brukt. Data fra eget system.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		
		Taxi for tog	Gjennomsnittlig utslipp personbil	Taxi, 1 person: 0,164	kg CO ₂ ekv/personkm	
		Innleie av persontransporttjenester fra underleverandører (buss)	Kjørt km ikke planlagt og planlagt fordelt på euroklasse på bussene brukt. Data fra eget system.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		
		Innleie av godstransporttjenester fra underleverandører (gods)	Ikke inkludert, ikke tilgjengelig informasjon			
	5: Avfallshåndtering	Avfallshåndtering	Antall transporter og tilhørende drivstoff. Informasjon fra leverandørene.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		
		Fylling av vann og tømning av septik	Drivstoff forbruk, drivstoff type og snittforbruk per kjøretøy. Informasjon fra leverandørene.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3		
	6: Forretningsreiser	Hotell-overnatting	Antall overnattingsdøgn. Informasjon innhentet fra leverandører. Defras 2022, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2022	10,4 (Defras 2022) 3,99 (fra leverandør)	kg CO ₂ e/rom pr natt	
		Flyreiser	Reiseregninger. Omgjort til antall km med flyreiser, regnet ut forbruk avhengig av avstand og forbruk av flybensin	Snitt 134	kg CO ₂ ekv/reise. Antall reiser og snitt km reiser i Norge og norden	
		Transport for kontorsatte (eks. taxi)	Gjennomsnittlig utslipp personbil	Taxi, 1 person: 0,164	kg CO ₂ ekv/personkm	
	7: Ansattes reiser til og fra jobb	Ikke inkludert				
	8: Leide lokaler/utstyr	Husleie	Forbruk/ spend	0,0141	kg CO ₂ ekv/1000 NOK	
	Nedstrømsutslipp					
		9: Nedstrøms transport og distribusjon	N/A. Ikke relevant			
		10: Prosessering av solgte produkter	N/A. Ikke relevant			
		11: Bruk av solgte produkter	N/A. Ikke relevant			
	12: Sluttbehandling av solgte produkter	N/A. Ikke relevant				
	13: Utleide lokaler/utstyr	N/A. Ikke relevant				
	14: Franchiser	N/A. Ikke relevant				
	15: Investeringer	N/A. Ikke relevant				
4	Unngåtte utslipp	Alternativ transport med bil og lastebil	Kjøre personkm med buss og tog Kjørt tonnkm med godstog	Bil: 0,106 kg CO ₂ ekv/pkm Lastebil: 0,088 kg CO ₂ ekv/tonnkm		

Vygruppens klimagassutslipp 2013 – 2022

Absolutte utslipp (lokasjonsbasert), 1000 tonn CO₂e, scope 1, 2 og 3 uten biogent CO₂ utslipp fra biodiesel

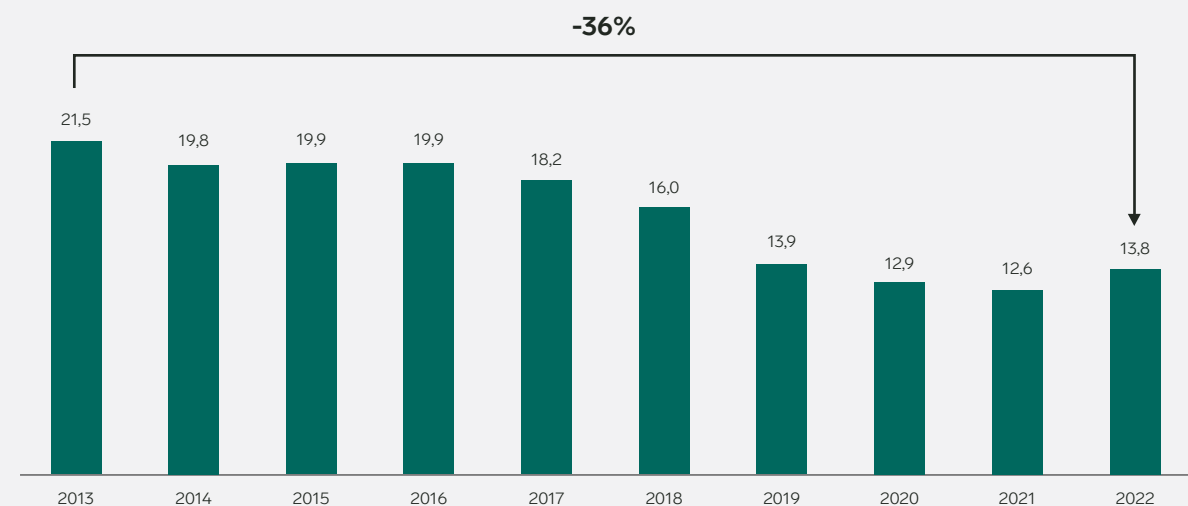


Absolutte utslipp (markedsbasert), 1000 tonn CO₂e, scope 1, 2 og 3 uten biogent CO₂ utslipp fra biodiesel



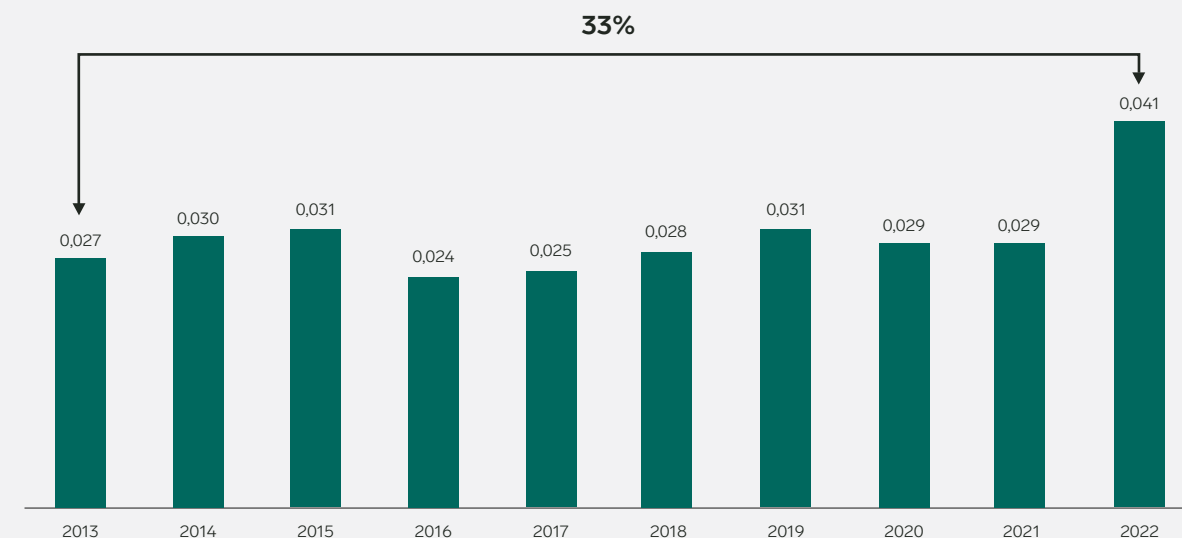
Utslippsintensitet for Vygruppen per million kroner omsatt

Tonn CO2e / driftsinntekter (millioner NOK) - Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



Karbonproduktivitet for Vygruppen

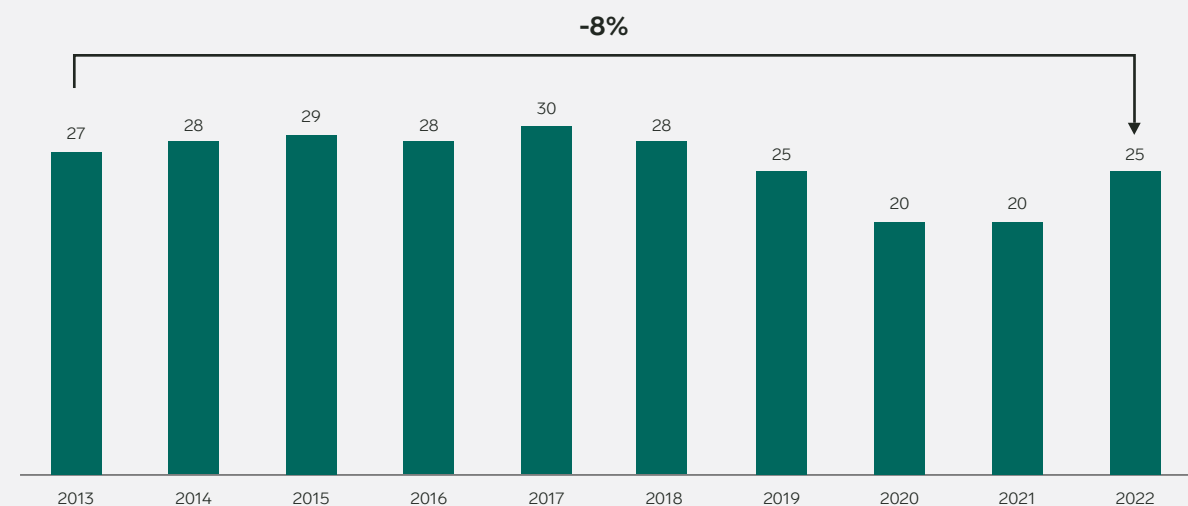
CAPRO = EBITDA + lønns- og personalkostnader (mNOK) / drivhusgassutslipp (CO2e tonn)



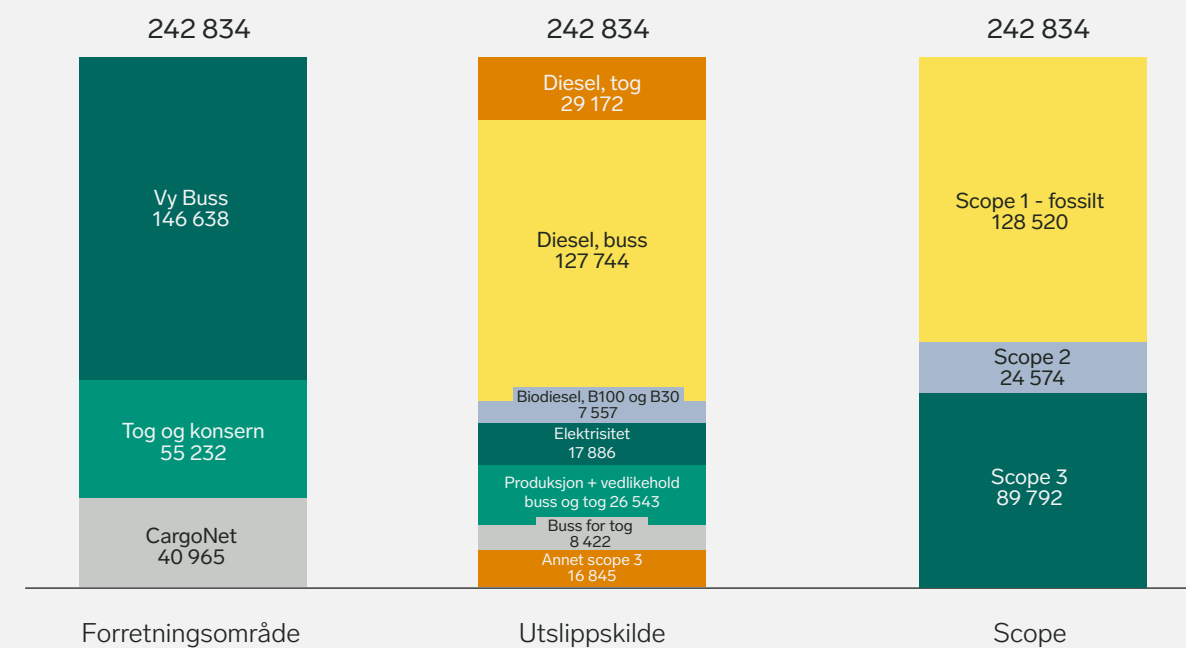
Note: Karbonproduktivitet viser i hvilken grad verdiskapingen skjer på en måte som reduserer klimagassutslipp. Karbonproduktivitet er et mål for grønn vekst. Kilde: Stoknes, P. E. (2019). Hvordan måle ekte grønn vekst og unngå grønnvaskingsfellen. For mer informasjon se: <https://www.magma.no/hvordan-male-ekte-gronn-vekst-og-unnga-gronnvaskingsfellen>

Utslippsintensitet for Vygruppen per årsverk

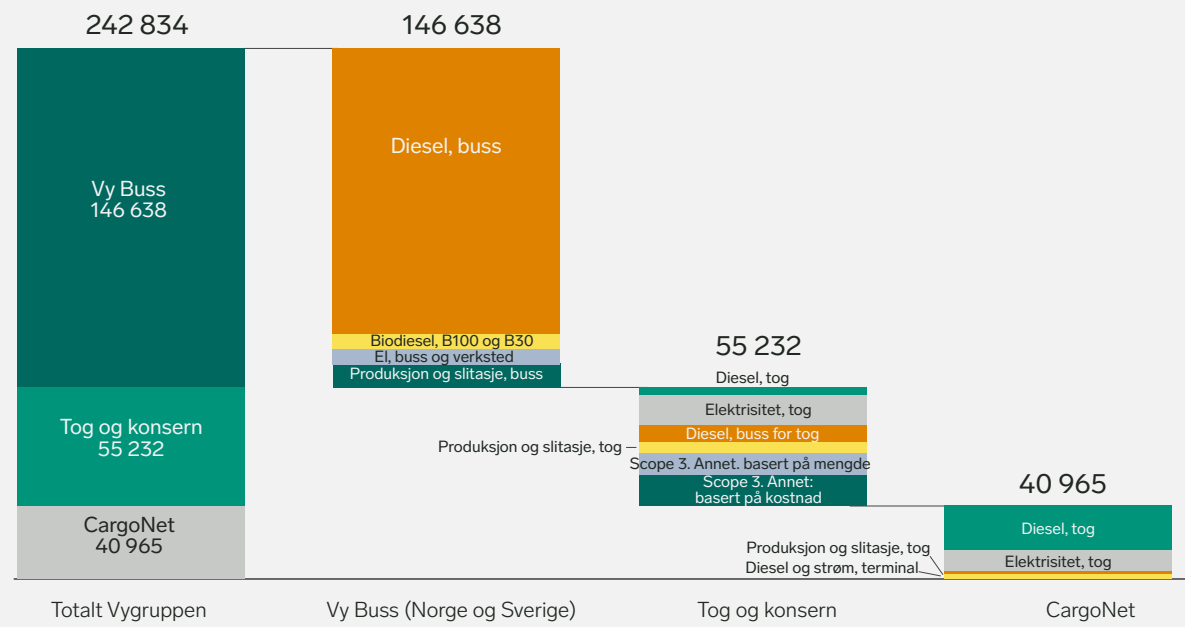
Tonn CO2e / antall årsverk - Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



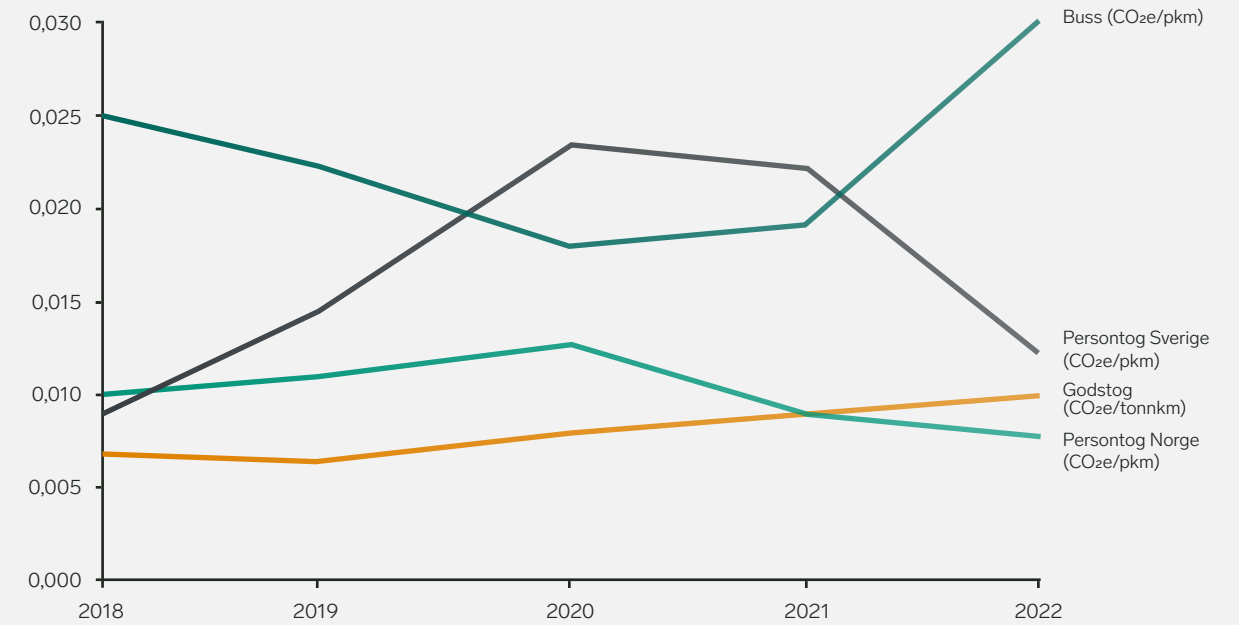
Utslipp for Vygruppen fordelt etter utslippskilde og scope, tonn CO2-ekvivalenter Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



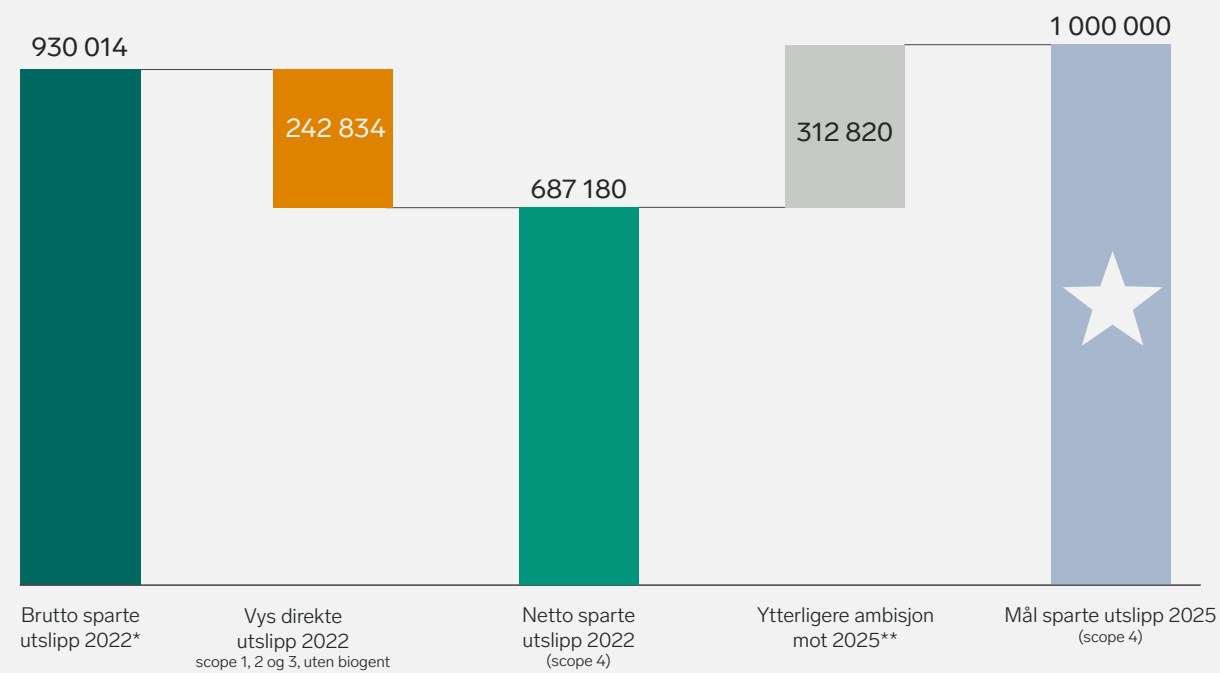
Klimagassregnskap for Vygruppen 2022 fordelt etter FOer, tonn CO2-ekvivalenter
Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



Utslipp i kg CO2 ekv/pkm og tonnkm fra 2018 til 2022
Scope 1 + 2, lokasjonsbasert, uten biogent



Sparte CO2-utslipp i 2022 ink. mål 2025 og ytterligere ambisjon frem mot 2025
Vygruppen, tonn CO2-ekvivalenter



Kilde: Asplan Viak
Note: *) Bil i stedet for buss og tog (Norge og Sverige) og lastebil i stedet for gods på skinner. Note: **) Eks. Vinne nye anbud, oppstart Follobanen, frakte mer god etc.

Eierstyring og selskapsledelse

1. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Denne redegjørelsen er satt opp iht. inndelingen i norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse.

Vygruppen AS og Vygruppen følger denne anbefalingen, men med avvik som følge av at selskapet ikke er børsnotert, er et statsaksjeselskap med staten som eeneier, og begrensninger i selskapets vedtekter.

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

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

2. Virksomhet

Vy er et transportkonsern med aktivitet i Norge og Sverige. Morselskapet Vygruppen AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

Selskapets virksomhet fremgår av vedtektene:

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

konkurransesevne på det norske markedet og/eller bidrar til å styrke selskapets evne til å løse de samfunnsmessige oppgavene som begrunner statens eierskap.

3. Selskapskapital og utbytte

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

Av viktige særregler for statsaksjeselskaper er:

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

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

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

4. Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

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

Jernbanedirektoratet og Vygruppen AS har inngått avtale om offentlig kjøp av persontrafikkjenester for å sikre et togtilbud på strekninger som ikke er kommersielt lønnsomme. Tilsvarende har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Vys datterselskap Vy tog Gjøvikbanen AS om å trafikkere Gjøvikbanen, og Vy Tog AS for å trafikkere trafikkpakke Vest.

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

5. Fri omsettelighet

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6. Generalforsamling

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

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

7. Valgkomité

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

8. Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Vygruppen AS har ikke bedriftsforsamling. Styret velges av generalforsamlingen.

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

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

9. Styrets arbeid

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

Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef.

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

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

Arbeidet med FNs bærekraftsmål er en integrert del av konsernets strategi.

Styret har etablert revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg.

10. Risikostyring og internkontroll

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

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

11. Godtgjørelse til styret

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

12. Godtgjørelse til ledende ansatte

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

Styret har utarbeidet retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer. Konsernsjef har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for selskapets /konsernets øverste ledelse innenfor statens «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» og de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret.

Styrets retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer.

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte er beskrevet i note til årsregnskapet. Fra 2023 vil det i tillegg utarbeides en lederlønsrapport som vil fremlegges for generalforsamlingen.

13. Informasjon og kommunikasjon

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

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

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

1. Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt frem.
2. Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling og avvikling av eksisterende virksomheter og tjenester og utvikling av nye.

3. Konsernets investeringsnivå, vesentlige investeringer og finansieringsplaner.
4. Vurderinger av den økonomiske utvikling i planperioden.
5. Rapport om tiltak og resultater vedrørende selskapets samfunnsoppdrag og samfunnsansvar.

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

14. Selskapsovertakelse

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

15. Revisor

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

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

Likestillingsredegjørelse for Vy

Vys personalpolitiske retningslinjer setter rammen for vårt arbeid med likestilling:

Alle medarbeidere i Vygruppen er likeverdige, uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn. Vi ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes. Bedret kjønnsbalanse og økt mangfold (etnisitet, alder og funksjonsevne) er ønskelig på alle nivå i konsernet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling.

Forhold	Kvinner	Menn	Andel kvinner
Foreldrepermisjon	90	249	27%
Deltid	159	658	19%
Midlertidighet	236	1179	17%
Totalt antall ansatte	2040	9472	18%

For den andelen av de ansatte som har tatt ut foreldrepermisjon i Vy gjennom 2022, representerer kvinner en større andel enn de gjør av den totale mengden ansatte. En fjerdedel av de som tok ut foreldrepermisjon i 2022, var kvinner, selv om de kun representerer 18 % av arbeidstakerne. Dette viser god sammenheng med at gjennomsnittsalderen til kvinnelige ansatte i Vy ligger mer enn 5 år lavere enn gjennomsnittsalderen til de mannlige ansatte. Det vil derfor være naturlig at det er en høyere andel blant de kvinnelige ansatte som er i en alder der det er aktuelt med foreldrepermisjon.

For ansatte i deltid ser vi at andelen kvinner ligger nært andelen kvinnelige ansatte totalt. Kvinner er ikke overrepresentert blant deltidsansatte. Vi kan derfor anta at deltidsstillinger ikke først og fremst tilbys eller ønskes av kvinnelige ansatte.

Det samme forholdet ser vi når det gjelder midlertidig ansettelse. Andelen kvinner i midlertidige stillinger er meget nært andelen kvinner i konsernet totalt. Det ser dermed ikke ut som om kvinner ansettes i midlertidige stillinger i større grad enn menn.

Vårt arbeid for likestilling og mot diskriminering

I Vys etiske retningslinjer, som alle ansatte signerer på ved ansettelse i konsernet, heter det i avsnitt 11 om Menneskeverd, likestilling og integrering:

Vygruppens ansatte skal behandle alle de kommer i kontakt med gjennom sitt arbeid eller gjennom arbeidsrelaterte aktiviteter, med høflighet og respekt. Ansatte må avstå

Tilstand for kjønnslikestilling

Under fremstilles tallmessig dokumentasjon for kjønnsbalanse og kjønnsforskjeller i foreldrepermisjon, deltid og midlertidighet i Vy pr. årsslutt 2022, summert for de enhetene som inngår i konsernet og som er underlagt aktivitets- og redegjørelsesplikten for likestilling og ikke-diskriminering.

fra oppførsel som kan ha negativ innvirkning på kollegaer, arbeidsmiljøet eller Vygruppen. Dette omfatter enhver form for trakassering, diskriminering eller annen atferd som kollegaer eller forretningsforbindelser kan oppfattes som truende eller nedverdiggende.

Vygruppen skal ivareta likebehandling ved rekruttering, forfremmelse og kompetansegivende etter- og videreutdanning. Likeledes vil Vygruppen vektlegge mangfold som reflekterer et tverrsnitt av samfunnet. Rekrutteringsarbeidet skal kjennetegnes ved at alle søkere opplever å ha like muligheter for ansettelse, uavhengig av alder, kjønn, funksjonshemming, seksuell legning eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn.

I tillegg er arbeidet med likestilling og sikring av ikke-diskriminering forankret i Vys personalpolitiske retningslinjer, som blant annet sier:

Vygruppen skal være en attraktiv arbeidsgiver. Våre medarbeidere er Vygruppens viktigste ressurs. Vi må tiltrekke oss, utvikle og beholde ledere og medarbeidere med riktig kompetanse. Derfor har vi følgende personalpolitiske prinsipper:

Rekruttering

- *Vygruppen ønsker å tiltrekke og ansette de beste søkerne uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, trosretning, seksuell legning og kulturelle forskjeller.*
- *Vi ønsker et aktivt internt arbeidsmarked hvor ansatte gis mulighet til å konkurrere om ledige stillinger.*
- *Rekruttering skal gjennomføres på en måte som sikrer våre kandidater en individuell, objektiv og konfidensiell vurdering, og gir søkerne en positiv opplevelse av vår virksomhet*

Åpenhetsloven og redegjørelse for aktsomhetsvurderinger

Åpenhetsloven trådte i kraft 1.juli 2022. Loven skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i forbindelse med produksjon av varer og levering av tjenester, og sikre allmennheten tilgang til informasjon om hvordan virksomheter håndterer negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Åpenhetsloven stiller krav om å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper, svare ut skriftlige forespørsler om informasjon og redegjøre for arbeidet som gjøres på området.

Forhold som omhandler ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet er omtalt i vår GRI-rapport og kapittelet om "Engasjerte og kundeorienterte medarbeidere" i års- og bærekraftsrapporten, og det henvises til disse for mer informasjon. Denne redegjørelsen omfatter derfor i all hovedsak informasjon om vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger i vår leverandørkjede.

Tabellen nedenfor viser våre nøkkeltall for arbeidet med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Indikatorer grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold for 2022	Vygruppen	Vy tog	Gjøvik-banen	Vy buss	K & I	CargoNet	Agilia	Team Verksted
Antall ledere/styremedlemmer som har fått opplæring (andel %)	13	9	-	10	-	8	1	2
Antall medarbeidere som har fått opplæring	37	-	-	2	-	-	-	0
Antall mottatte informasjonskrav	1	-	-	-	-	-	-	0
Antall mottatte varsler	2	-	-	0	0	0	1	0
Antall leverandører	1 183	211	108	2 978	-	800	77	1 088
Antall avtaler*	177	220	2	147	40	13	-	-
Antall avtaler/leverandører registrert utenfor Norge	4	12	0	40	5	50	4	82
Antall avtaler som er risikovurdert	177	220	2	147	40	13**	77	-
Antall avtaler med vesentlig risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold	52	112	2	22	6	35	25	100
Antall leverandører med brudd på våre etiske retningslinjer, grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold	0	0	0	0	0	0	0	0
Antall leverandører hvor det ble satt krav til forbedringer	2	0	0	5	0	0	0	0
Antall leverandører hvor kontrakten ble sagt opp på grunn av brudd	0	0	0	0	0	0	0	0
Antall straffesaker	0	0	0	0	0	0	0	0

* Det kan være flere leverandører per avtale

** En overordnet risikovurdering er gjennomført for leverandører med spend over 1 mill NOK

Vy har i flere år jobbet med ansvarlig virksomhet, men har det siste året jobbet systematisk for å bedre møte kravene i åpenhetsloven. Dette er også et prioritert område hvor vi ønsker å jobbe med kontinuerlig forbedring de kommende årene.

Vår policy er at vi skal drive vår forretningspraksis og gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Som del av aktsomhetsvurderingen skal vi kartlegge faktisk og potensiell risiko for negativ påvirkning på menneskerettighetene som vi har forårsaket, bidratt til eller er direkte knyttet til gjennom vår aktivitet, både i egen virksomhet og i leverandørkjeden. Vi skal stanse,

forebygge og/eller redusere slik påvirkning. Effekten av tiltakene skal overvåkes og vurderes, og kommuniseres til de berørte. Vår policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter omfatter alle konsernets forretningsområder og selskaper, og er gjeldende for ansatte, vikarer og konsulenter som representerer disse.

Innholdet i denne policyen videreføres til våre leverandører gjennom «Etiske krav til leverandører» (Code of Conduct). Disse gjelder for samtlige leverandører til Vygruppen og deres underleverandører. Vår policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter og etiske krav ble revidert i år og både policy og etiske krav til leverandører er vedtatt av Vygruppens konsernsjef. Alle ledergruppene har også blitt orientert om policy for arbeidstaker- og

Lønns- og arbeidsvilkår

- Vygruppen skal ha konkurransedyktige og stimulerende lønns- og arbeidsvilkår, for å rekruttere, utvikle og beholde godt kvalifiserte medarbeidere og ledere. Vi skal hverken være lønnsledende eller lønnsdrivende i våre bransjer.
- Lønns- og arbeidsvilkår fastsettes gjennom retningslinjer og tariffavtaler i de ulike selskapene.

Kompetanseutvikling

- Vygruppen skal legge til rette for målrettet kompetanseutvikling basert på forretningsmessige behov slik at konsernet tiltrekker, utvikler og beholder den kompetansen som trengs for å realisere vår strategi.
- Den viktigste formen for kompetanseutvikling er læring i arbeidssituasjonen. Kurs, nettbasert opplæring og andre organiserte opplæringsformer benyttes som supplement ved behov.
- Den enkelte medarbeider har et særlig ansvar for å vedlikeholde og utvikle sin kompetanse, mens det er lederens ansvar å planlegge og tilrettelegge for kompetanseutvikling innen sitt ansvarsområde.
- Det forventes at alle ansatte aktivt deler sin kunnskap og erfaring med kollegaer.

Arbeidsmiljø

- Vygruppen skal være nordisk bransjeleder på HMS. Våre medarbeidere skal ha en trygg arbeidsplass, som er motiverende og utviklende for den enkelte. Vårt arbeidsmiljø skal tilrettelegge for god helse og trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger.
- Ved organisering av arbeidet vil vi ta hensyn til alder og livssituasjonen til den enkelte ansatte.
- Vi skal ha et inkluderende arbeidsmiljø, fritt for rus, vold og trakassering.

Likestilling og likeverd

- Alle medarbeidere i Vygruppen er likeverdige, uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn.
- Vi ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes.
- Bedret kjønnsbalanse og økt mangfold (etnisitet, alder og funksjonsevne) er ønskelig på alle nivå i konsernet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling.

Arbeidet med å identifisere risiko for diskriminering i Vy foregår som en integrert del både av partssamarbeidet, vernearbeidet og administrasjonens rapportering og forbedringsarbeid. I tillegg er mangfold, likestilling og utvikling eget tema i mandatet for konsernstyrets kompensasjonsutvalg, og saken behandles årlig i utvalget med vekt på administrasjonens tiltak for å sikre større mangfold i ledelsen, bedre rammebetingelser for talentutvikling i konsernet, samt gjennomgang av fakta i Vy om likestilling.

Ved rekruttering kan det være en risiko med manglende vilje til tilrettelegging for ansatte med nedsatt funksjonsevne. Det kan også være negative forventninger til kvinnelige ansatte pga. fravær, graviditet og permisjoner. Vi er i liten grad kjent med at dette er risikoer som inntreffer i dag. Vi håndterer risikoen ved å sikre at etiske retningslinjer og verdier er godt kjent og utøves i hverdagen, samt gjennom gode rekrutteringsrutiner.

Når det gjelder forfremmelse, utviklingsmuligheter/ opplæring finnes det i liten grad risikoer for diskriminering for kjørende personale, mens risikoen kan være høyere for administrativt personell og ledere. Vi håndterer risikoen gjennom å arbeide frem mer åpenhet i forfremmelsesprosesser og etterfølgerplanlegging (både på nivå 3 og lavere ledernivåer) samt gjennom etterlevelse av våre interne rutiner for stillingsutlysninger. Det er for 2023 definert egen KPI for andel kvinnelige ansatte i administrative og ledende funksjoner for å sikre positiv utvikling på dette området.

I tillegg til tiltak som iverksettes for proaktivt å sikre bedre likestilling og ikke-diskriminering, har vi et godt etablert varslingsinstitutt som også er supplert med mulighet for direkte ekstern varsling.

menneskerettigheter.

Vygruppens policy og etiske krav til leverandører er tilgjengelig på vår nettside, <https://www.vy.no/vygruppen/baerekraft-og-samfunnsansvar>.

Det rapporteres om status for bærekraftsarbeidet en gang i året i en egen sak til Vys eier, Samferdselsdepartementet, og som egen sak i konsernstyret.

Organisering

Leder av det enkelte forretningsområdet er ansvarlig for etterlevelse av policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter, herunder aktsomhetsvurderinger, i sin forretning og underliggende virksomheter.

Konserninnkjøp som er organisert i konsernsenteret, har spisskompetanse på innkjøp og etisk handel, og fungerer som innkjøpsavdeling for konsernet. Ansvar for planlegging, inngåelse og oppfølging av kontrakter er fordelt gjennom styrende dokumenter «Roller og ansvar i anskaffelsesprosessen» og gjennom tjenesteavtaler med virksomhetene. Det gis en årlig fullmakt fra konsernledelsen knyttet til inngåelse av og oppfølging av kontrakter som dekker flere av forretningsområdene.

I tjenesteavtalen med forretningsområdene er etisk handel spesifisert og konserninnkjøp har gjennom denne et ansvar for å gjennomføre arbeidet med å sikre bærekraft i leverandørkjeden, inklusive å utføre risikoanalyser, gjennomføre tiltak og rapportere på disse. Arbeidet gjennomføres ved hjelp av en dedikert ressurs, innkjøpsrådgiver bærekraft, som gjennomfører arbeidet med aktsomhetsvurderingene knyttet til leverandørkjeden. Innkjøpsrådgiver bærekraft samarbeider tett med de øvrige innkjøpsmedarbeiderne om både anskaffelser og kontraktsoppfølging der hvor det er identifisert en risiko for negative konsekvenser knyttet til bærekraft. Innkjøpsrådgiver bærekraft har også et spesifikt ansvar for å ivareta og innarbeide bærekraft i systemer, rutiner og

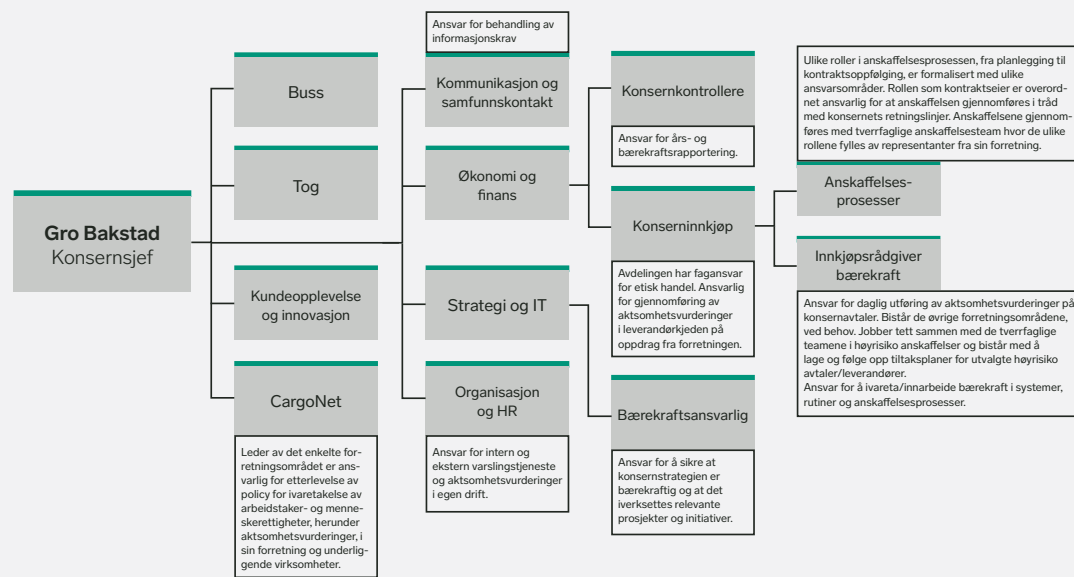
prosesser i innkjøpsavdelingen.

I henhold til Roller og ansvar i anskaffelsesprosessen har kontraktsforvalter det overordnede ansvaret for å implementere nye kontrakter i linjen, inklusive å følge opp brukere, leverandør og andre interessenter i kontraktsperioden. Hver kontrakt i Vy har en utnevnt kontraktsforvalter, som oftest fra linjen. Kontraktsoppfølgingen foregår i et tverrfaglig samarbeid mellom kontraktsforvalter, innkjøpskoordinator, fagansvarlig og andre for å følge opp kontraktens vilkår. I de tilfeller hvor kontrakten er merket med høy risiko knyttet til bærekraft, vil også innkjøpsrådgiver bærekraft delta i det tverrfaglige teamet.

I forbindelse med utarbeidelsen av Vygruppens års- og bærekraftsrapport, skal hvert forretningsområde og/eller selskap rapportere på følgende:

- Faktiske negative konsekvenser for arbeidstaker- og menneskerettigheter og vesentlig risiko for dette, i egen virksomhet og i leverandørkjeden, identifisert gjennom kartlegging
- Kort beskrivelse av fremgangsmåte for å identifisere slike konsekvenser
- For identifiserte negative konsekvenser og vesentlig risiko for dette skal det foreligge en beskrivelse av tiltak som er eller planlegges igangsatt for å stanse, forebygge eller redusere denne påvirkningen
- For hvert tiltak, beskrivelse av faktiske eller forventede resultater av dette
- En oversikt over identifiserte tilfeller av menneskerettighetsbrudd, inkludert utførte eller planlagte gjenopprettningstiltak

Denne rapporteringen er lagt inn i den ordinære rapporteringen til års- og bærekraftsregnskapet. Innhentning av tall og fakta knyttet til arbeidstaker- og menneskerettigheter gjøres i et samarbeid mellom innkjøpsavdelingen, konsernøkonomi og det enkelte forretningsområde, og er konsolidert på konsernnivå.



Figur 2: Slik er arbeidet med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold organisert i Vy.

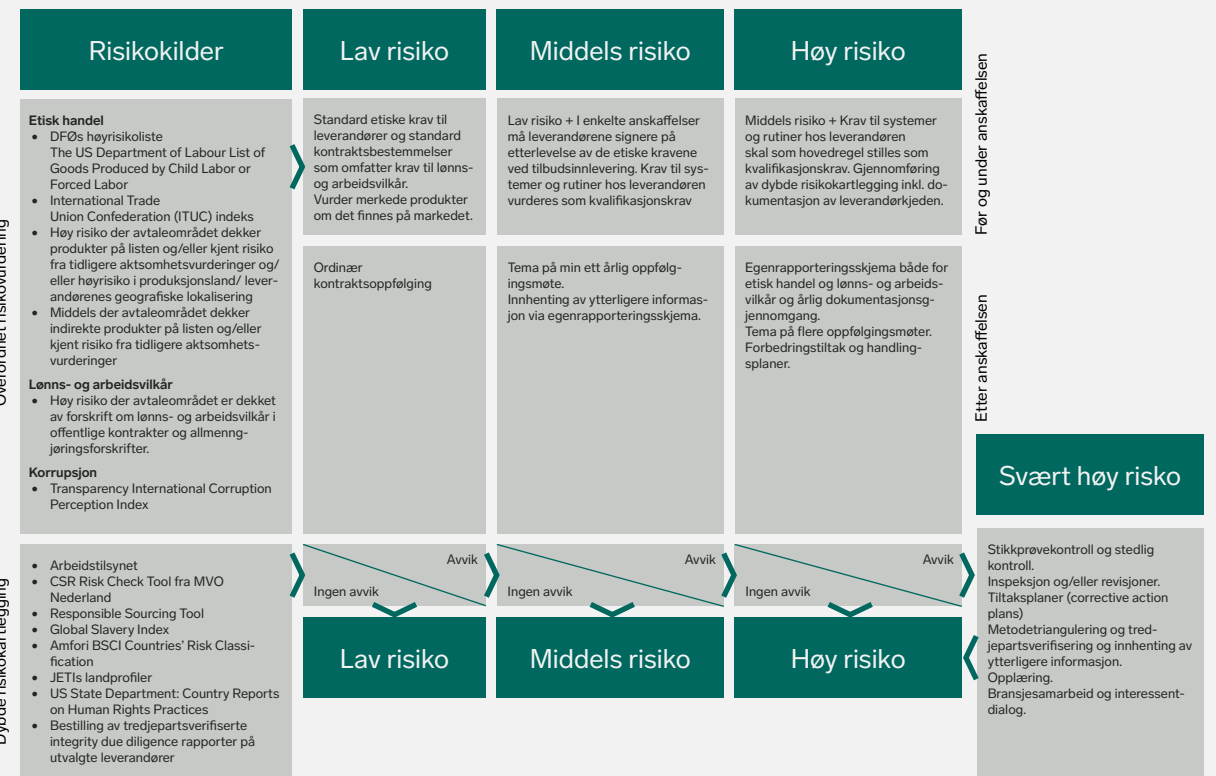
Identifisere negative konsekvenser og vesentlig risiko

Vy gjennomfører årlige overordnede risikoanalyser av miljø, sosiale og etiske forhold i våre innkjøpsplaner og avtaleporteføljer. Den overordnede risikokartleggingen deles inn i risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter og risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår. For risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter legges som hovedregel DFØs høyrisikoliste til grunn sammen med informasjon innhentet i tidligere aktsomhetsvurderinger og fra eventuelle

interessenter. Om produktkategorien ikke finnes på DFØs høyrisikoliste sjekkes også andre kilder som Opphandlingsmyndighetens Riskanalystjeneste, MVOs CSR Risk Check tool, The US Department of Labour's list of goods produced by child labor or forced labor, Responsible sourcing tool og ITUC sin oversikt over arbeidstakerrettigheter i ulike land.

Dersom avtaleområdet omfattes av forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og allmenngjøringsforskrifter vil det i hovedsak anses å være en kategori med høy risiko.

Risikovurdering og oppfølging av grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold



Rutiner og retningslinjer

Etiske retningslinjer er en del av arbeidsavtalen ved nyansettelser og tilgjengelig for alle ansatte på intranett. Vygruppen har en intern varslingsrutine og varslingskanal som er gjort kjent gjennom en forenklet varslingsplakat og er i henhold til kravene i arbeidsmiljøloven. I tillegg er det opprettet en ekstern varslingskanal. Kommunikasjonsavdelingen har ansvar både for varslingstjenesten og er kontaktpunkt for henvendelser om åpenhetstjenen fra allmenheten. Vygruppens etiske krav til leverandøren ligger som kontraktsvilkår i alle våre avtaler. Der hvor avtaleområdet er vurdert til middels eller høy risiko skal det alltid vurderes

om etiske krav også skal stilles som kvalifikasjonskrav. Kvalifikasjonskravet tilpasses ut fra hva som skal anskaffes. Vi prioriterer å følge opp de alvorligste risikofaktorer for brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter, basert på alvorlighetsgrad og sannsynlighet. Vi gjennomfører bakgrunnssjekker og innhenter informasjon fra leverandørene gjennom egenrapporterings skjemaer og oppfølgingsmøter. Dersom vi finner avvik, setter vi tydelige krav til forbedringer. På utvalgte leverandører gjennomføres det også ytterligere dokumentasjonskontroll, stikkprøver, inspeksjon og/eller revisjon i leverandørkjeden, stedlig kontroll og innhentning av tredjepartsvurderinger. Oppfølging og tiltak per leverandør er samlet i et eget kontraktsoppfølgingsverktøy i Excel. I 2023 implementer

Vy et nytt innkjøpssystem som gir bedre mulighet for systematisering av kontraktoppfølgingen. Det er per i dag ikke avdekket brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter, men det er avdekket mangelfullt arbeid med aktsomhetsvurderinger og etterlevelse av Vys etiske krav. Vygruppen anerkjenner at vår forretningspraksis kan ha potensiell negativ påvirkning på mennesker, samfunn og miljø. Samtidig ønsker vi å bidra til positiv utvikling i vår leverandørkjede og vi tilstreber leverandørforhold med leverandører som viser særlig vilje- og evne til å jobbe med positiv utvikling i leverandørkjeden. Vi erkjenner at vi per i dag ikke håndterer alle tenkelige negative konsekvenser i vår leverandørkjede.

Aktsomhetsvurderinger egen drift

Vygruppen er en ansvarlig arbeidsgiver og forhold knyttet til menneskerettigheter og lønns- og arbeidsforhold for ansatte i egen virksomhet inngår som sentrale deler av partssamarbeidet. Vurderinger knyttet til anstendige arbeidsforhold i form av jobbtrygghet, ivaretagelse av helse og generelle lønnsforhold er godt forankret i Hovedavtalen og tariffavtaler som del av dette samarbeidet.

Gjennom våre etiske retningslinjer og konsernfelles HMS-erklæring har vi definert krav og forventninger til både egen virksomhet og leverandører om å jobbe for et inkluderende, ikke-diskriminerende og mangfoldig arbeidsmiljø, der enkeltmennesket respekteres og verdsettes. Vy gjennomfører regelmessige risikoanalyser hvor arbeidsforhold og da i særlig grad forhold knyttet til det å ivareta et trygt og godt arbeidsmiljø inngår og som legger grunnlaget for vårt forebyggende arbeid. Forhold knyttet til arbeidstakeres rettigheter og øvrige arbeidsforhold er regelmessig gjenstand for drøftelser med arbeidstakersiden gjennom partsamarbeidet. Både tog og buss er sertifisert etter ISO 45 001. Dette medfører at det settes høye krav til kontinuerlig forbedring av vårt arbeid med medvirkning og involvering.

For mer informasjon om vårt arbeid relatert til HMS og arbeidsmiljø så henviser vi til utfyllende beskrivelser i GRI-rapportens kapittel om Arbeidsmiljø og helse (Occupational health and safety).

Aktsomhetsvurderinger av leverandørkjeden

I 2022 har vi revidert metodikk for risikokartlegging og gjennomført overordnede og grundigere risikoanalyser av leverandørkjedene i delene av konsernet hvor dette ikke tidligere er blitt gjennomført. Vi har prioritert å gjennomføre tiltak for å forebygge og redusere risiko i leverandørkjedene til bussleveranser. Det har vært spesielt prioritert å jobbe med leverandørene av elektriske busser hvor vi anser risikoen for negative konsekvenser til å være svært høy. Videre har kartleggingen av større underleverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger blitt prioritert, spesielt avtaler innen vedlikehold, renhold, catering og IT.

I 2022 har vi inkludert data fra leverandørreskontro for at risikoanalysen også skal dekke leverandører som ikke ligger i vårt avtalesystem. Vi har gjennomført overordnede

risikoanalyser av samtlige avtaler og leverandører med kjøp på over 1 million NOK. Dette har gitt oss oversikt over risikoen som er knyttet til våre direkte leverandører som i hovedsak er norsk registrerte selskaper, men vi har i mindre grad oversikt over leverandørkjeden videre. Dermed har vi ikke god nok oversikt over potensielle faktiske brudd og vesentlig risiko for negative konsekvenser, spesielt for tier 2 og 3 leverandører. Dette er noe vi ønsker å forbedre og vi jobber kontinuerlig med høyrisiko leverandører for å få bedre oversikt over deres leverandørkjeder. Vy har i flere år brukt standard etiske krav til leverandøren i alle våre avtaler og vi etterprøver etterlevelse ved kontraktsinngåelse. Våre leverandører har i stor grad egne etiske retningslinjer og etiske krav til leverandører på plass, men vi opplever at arbeidet med aktsomhetsvurderinger i flere bransjer fremdeles er umodent og flere av våre leverandører har manglende oversikt og oppfølging av risiko egne leverandørkjeder.

I eierskapsmeldingen (Meldt.St.6 2022-2023) står det «Statens forventning om at selskapet gjør aktsomhetsvurderinger i tråd med anerkjente metoder som OECDs aktsomhetsveileder, favner tematisk bredere enn åpenhetslovens virkeområde, da den i tillegg til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold også omfatter forhold knyttet til blant annet klima og natur samt korrupsjon». Vy har klimaregnskap og tiltak for å ivareta klima og miljø i relevante konsernavtaler. Det gjøres også risikoanalyse på korrupsjon for våre leverandører (tier 1). Vi ser allikevel at klima, miljø hvitvasking og korrupsjon bedre kan inkluderes i risikoanalyser og oppfølging av leverandørkjedene og dette er noe vi vil prioritere i 2023.

Vy har identifisert vesentlig risiko for negative konsekvenser i følgende avtalekategorier:

Drift- og vedlikeholdstjenester inkl. materialer og deler
Drifts- og vedlikeholdstjenester av rullende og kjørende materiell er store og viktige avtaleområder. I 2022 har vi kartlagt arbeid med aktsomhetsvurderinger hos de fire største leverandørene for vedlikeholdstjenester til tog. Disse leverandørene kjøper også inn materialer og deler. Det er gjennomført møter hvor vi har vært tydelige om våre forventinger videre med vår største vedlikeholdsleverandør. I 2023 vil arbeidet fortsette med å få bedre oversikt over leverandørkjeden og risiko knyttet til ulike materialer og deler. Dette vil være tema i oppfølgingsmøter og det vurderes å gjennomføre 1-2 leverandørrevisjoner. En av våre større leverandører av hjulskiver til godstog er fra Ukraina og denne avtalen følges fortløpende opp. Datterselskapet Team Verksted står for en stor andel av service- og vedlikeholdstjenestene til Vy buss og de har satt i gang arbeid med å kartlegge risiko i sine leverandørkjeder.

Det er stilt krav til lønns- og arbeidsvilkår i vedlikeholdskontraktene, men vi ønsker å undersøke nærmere hvordan disse vilkårene er etterlevd. I 2023 vil vi også fortsette arbeidet med å få økt oversikt over leverandørkjedene, inklusive for deler og innleid personell, og få mer innsikt i leverandørenes arbeid med aktsomhetsvurderinger i egen leverandørkjede.

Elektriske og konvensjonelle busser
Det er svært høy risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter hos noen av leverandørene innen

elektriske busser, og høy risiko hos andre. Disse bussene produseres hovedsakelig i Kina samt at også dette produksjonslandet benyttes i leverandørkjedene til øvrige bussleverandører. Det er særlig høy risiko i leverandørkjeden for batterier. Det er ikke nedlagt forbud mot kjøp fra Kina, men det gjøres grundige vurderinger når leverandører fra dette landet er aktuelle. Leverandørene oppfattes som umodne på aktsomhetsvurderinger og Vy utøver en viktig rolle i å utvikle og gjennomføre åpenhetslovens krav hos disse. I 2022 er det blant annet gjennomført grundige risikoanalyser og informasjonsinnhenting. Det er satt krav til å utarbeide tiltaksplaner for leverandører med høy risiko. Med disse leverandørene gjennomføres det jevnlige møter, hvor det rapporteres på status og fremdrift. Det jobbes også med å kartlegge leverandørkjedene til konvensjonelle busser og få bedre innsikt i risiko der. Avtaleområdet vil fortsette å være et prioritert område hvor vi vil fortsette arbeidet med å kartlegge, påvirke, tilegne oss større innsikt samt undersøke hvorvidt det kan etableres dialog med interessenter. Vy har også meldt seg inn i Nettverk for bærekraftige batterier i regi av DFØ.

Bussmateriell (dekk, bilglass, drivstoff m.m)
I 2022 har vi innhentet informasjon om arbeidet med aktsomhetsvurderinger for de største leverandørene av dekk, bilglass, adblue og drivstoff. Det er også gjennomført møte med vår største dekkleverandør hvor det er kommunisert en forventning om kontinuerlig forbedring av arbeidet fremover og at vi ønsker bedre oversikt over leverandørkjeden. I 2023 vil vi jobbe videre med oppfølging og få bedre oversikt over leverandører og risiko som knytter seg til ladestasjoner.

Elektronisk utstyr
Vy har avtaler på blant annet mobil, pc, nettbrett og multifunksjonsmaskiner. Dette er avtaler vi har jobbet med over tid og vi innhentet egenrapportering fra de største leverandørene av IT utstyr i slutten av 2021. Vi vurderer å gjennomføre stikkprøver av utvalgte produkter i 2023.

I 2022 har vi arbeidet med å få oversikt over leverandørene av elektronisk utstyr til buss og tog. Det er innhentet egenrapportering fra de største leverandørene for å få oversikt over hvordan de jobber med aktsomhetsvurderinger. I 2023 vil vi fortsette dette arbeidet og gjøre dybdeanalyser for risiko knyttet til de ulike produktene.

IT tjenester (utlandet)
Vi har ikke god nok oversikt over arbeidet med aktsomhetsvurderinger hos våre IT-tjenesteleverandører i utlandet, hovedsakelig India. I 2022 ble det gjennomført anskaffelse av ny kontrakt for IT-driftstjenester med produksjon i India. Det ble stilt etiske krav i kontrakten som skal følges opp nærmere i 2023. I tillegg skal øvrige leverandører med tjenesteproduksjon i utlandet følges opp knyttet til sitt arbeid med aktsomhetsvurderinger.

Tekstiler
Vy har avtaler på uniformer, arbeidstøy, sengetøy og håndklær og øvrig materiell til kjørende personell, eksempelvis sko og sekker. Dette er alle avtaler vi anser har vesentlig risiko ettersom tekstil er en bransje med kjent risiko for brudd for menneske- og arbeidstakerrettigheter og store deler av produksjonen i våre avtaler skjer i Kina og India. Ved avtaleinngåelse av uniformer ble det stilt strenge krav til

bærekraft, og disse følges opp i kvartalsmøter gjennom året. I 2023 ønsker vi i samarbeid med Tradebroker å få bedre oversikt over arbeidet med aktsomhetsvurderinger hos våre leverandører av arbeidstøy.

Transporttjenester inkl. avikstransport og undertransportører

Vy har flere underleverandører som leverer tjenester knyttet til avvikstransport. Både buss og taxi ved avvik i persontransporten i tog, og godstransport på vei ved avvik i godsvirksomheten. Buss benytter i tillegg underleverandører i sin tjenesteproduksjon for oppdragsgivere i kommuner og fylkeskommuner. Det benyttes også transporttjenester i forbindelse med fylling av vann- og tømming av septik, samt avfallshåndtering.

Godstransport på vei og persontransport på vei er begge bransjer hvor det foreligger allmenngjort tariffavtale og forskrift om informasjons- og påseplikt gjelder. Vy stiller krav til lønn- og arbeidsvilkår ved avtaleinngåelse på avtaleområder som omfattes av forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og allmenngjøringsforskrifter. Dette er snakk om svært mange avtaler og systematisk oppfølging og kontroll av etterlevelse er derfor krevende. Vy gjennomfører stikkprøver og dokumentasjonskontroller, men hyppigheten og kontinuiteten kan forbedres. Spesielt avvikstransport knyttet til persontransport er et krevende område å følge opp, da det i hovedsak er ikke-planlagte tjenester.

Renholdstjenester inkl. renholdskjemi
Vy er en betydelig kjøper av renholdstjenester, og har kontrakter med eksterne leverandører, men også med datterselskapet Agilia som utfører renholdstjenester for togvirksomheten i Vy.

Renholdsbransjen har kjent risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår og Arbeidstilsynet har klare retningslinjer for hvordan informasjons- og påseplikten skal ivaretas ved kjøp av renholdstjenester. Alle våre avtaleleverandører av renholdstjenester er registrert i Renholdsregisteret. Det er imidlertid identifisert et potensiale for forbedring på etterlevelse av Arbeidstilsynets retningslinjer og dette skal vi prioritere i 2023. Videre vil vi jobbe med å få bedre oversikt over leverandørene av vask og renhold av bussene samt følge opp avtaler innen renholdskjemi i 2023.

Forbruksmateriell
Vy har flere leverandører som leverer gave og profileringsartikler, kontorrekvisita, og hygieneartikler til tog. Det ble i slutten 2021 innhentet dokumentasjon fra disse og vi vurderer å gjennomføre stikkprøver på utvalgte produkter i 2023.

Overnatting, servering og catering
Vy har avtaler på kantinetjenester, catering til tog, drikkeflasker til tog og kaffemaskiner inkl. kaffe. Vi har i tillegg avtaler med flere hoteller for overnatting for kjørende personell. I 2022 har vi kartlagt hvordan vår leverandør av catering på tog arbeider med aktsomhetsvurderinger. Det er en allmenngjort tariffavtale for overnatting, servering og catering og det stilles krav til lønns- og arbeidsvilkår i disse avtalene.

Annet

Vy har en rekke mindre avtaleområder hvor det kan være vesentlig risiko for negative konsekvenser som kontormøbler, malearbeid og vektertjenester. Det har ikke vært prioritert å følge opp disse utover å stille krav i avtalene. I 2023 ønsker vi å undersøke nærmere lønns- og arbeidsvilkår for tjenesteområdene innleie av personell og arbeidere på terminaler.

Planlagte tiltak i 2023

- Gjennomføre systematisk opplæring av egne ansatte.
- Innføring av nytt innkjøpssystem og forbedret systemstøtte for oppfølging av leverandører.
- Styrke rammeverket for aktsomhetsvurderinger til bedre å inkludere klima, natur og korrupsjon i metodikk for risikokartlegging av leverandørkjeden og oppfølging av underleverandører (tier 2 og 3).

- Tydeliggjøre roller og ansvar og forbedre rutiner for gjennomføring av aktsomhetsvurderinger.
- Forbedre interne rutiner for kontroll av lønns- og arbeidsvilkår og øke antall kontroller.
- Øke dialog med interessenter, interesseorganisasjoner og andre oppdragsgivere innen samme bransjer, spesielt høyrisiko avtaleområdene elektriske busser, tekstil, it-utstyr og vedlikehold og renhold.
- Samarbeide med Tradebroker om aktsomhetsvurderinger i deres avtaler.
- Kontinuerlig forbedring av aktsomhetsvurderinger og gjennomføring av tiltak innen høyrisiko-kategorier, som nevnt under hver avtalekategori ovenfor.

GRI-rapport og spesifikasjon av bærekraftsrapporteringen for 2022

Rammeverk

Denne rapporten er utferdiget etter GRI standarden GRI 1 Foundation 2021. Vygruppen har for regnskapsåret 2022 valgt å rapportere iht. opsjonen with reference to GRI. Denne rapporteringen kommer som et supplement til formelle krav i nasjonale lover og regelverk samt internasjonale regelverk som ligger til grunn for års- og bærekraftsrapporteringen:

- Regnskapsstandard IFRS
- Rapportering iht. regnskapsloven 3-3 a og c
- Aktivitet og redegjørelsesplikt iht. likestillings- og diskrimineringsloven §§26 og 26 a
- Rapportering iht. lov om åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold § 5
- GHG-protokollen (Greenhouse Gas-protokollen)

I tillegg er års- og bærekraftsrapporten utarbeidet iht. statens forventninger til selskapene i Eiermeldingen for 2022-2023 med fokus på områdene:

- Ansvarlig virksomhet
- Klima
- Menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold
- Skatt og forebygging av økonomisk kriminalitet
- Lønn og godtgjørelse

Rapport med referanse til GRI-standardens GRI: Foundation 2021

1. The organization and its reporting practices

GRI 2-1 Organizational details

Rapporten er utarbeidet for Vy konsernet som består av moderselskapet Vygruppen AS med datterselskap. Vygruppen AS er et statseid aksjeselskap, med staten ved Samferdselsdepartementet som eier og generalforsamling. Hovedkontoret er i Oslo, og selskapet opererer i Norge og Sverige.

GRI 2-2 Entities included in the organization's sustainability reporting

Rapporten er utarbeidet med data fra konsernets virksomheter med aktiviteter i Norge og Sverige innen persontransport med tog og buss, godstransport på skinner og reiseliv samt tilhørende stab- og støtteaktiviteter. Se segmentnote i års- og bærekraftsrapporten side 63.

GRI 2-3 Reporting period, frequency and contact point

Rapporten er utarbeidet for regnskapsåret 2022. Informasjonen som fremlegges er basert på dokumentasjon

og realiserte tall i regnskap og ikke-finansielle informasjonskilder som utgjør vårt beste estimat. Rapporten er datert 1. mars 2023. Spørsmål og rapporten kan rettes til post@vy.no.

GRI 2-4 Restatements of information

Vy følger GHG protokollen for klimaregnskap (scope 1 – 3), og har for 2022 forbedret og utvidet beregninger av scope 3-utslipp for å sikre en bedre fullstendighet, og omregnet for tidligere år. Dette gir en økning i scope 3 utslipp for 2021 på 12 664 tonn (100 prosent) sammenlignet med tidligere metodikk. Se for øvrig side 126 i års- og bærekraftsrapporten om endringer i metodikk.

GRI 2-5 External assurance

Finansielle tall er gjennomgått og godkjent av revisor. Det er ikke utført ekstern verifikasjon av øvrige bærekraftstall. Arbeidet med bærekraft samt den årlige års- og bærekraftsrapporten er behandlet i konsernstyret i Vy. Krav til bærekraftsrapportering vil i nær fremtid bli innarbeidet i pliktige rapporteringsstandarder (ESRS; European Sustainability Reporting Standards) og Vy vil rapportere iht. disse kravene inklusive krav til verifisering når disse trer i kraft.

2. Activities and workers

GRI 2-6 Activities, value chain and other business relationships

Vy har sin hovedaktivitet i transportsektoren i Norge og Sverige innenfor persontransport med tog og buss, reiseliv, og godstransport på skinner. Størrelsen på disse aktivitetene både i reiser/volum og omsetning står omtalt i års- og bærekraftsrapporten i styrets beretning på side 51-53 og i segmentnoten på side 63.

Hovedinnsatsfaktorene er:

- Medarbeidere med hovedvekt på kjørende personale
- Kjøp/leie av tog og busser
- Vedlikehold av tog/busser
- Fremføring av tog og busser
- Fossil og ikke fossil energi for fremføring av tog og busser
- IT, markedsføring, billettering og digitale salgskanaler
- Vei og jernbaneinfrastruktur som eies av det offentlige og hvor Vy belastes med avgifter for å bruke dette
- Leveranse fra sektorleverandører i jernbanen, herunder leie av tog, tilgang til infrastruktur, baksystemer for billettering.

Hovedtjenestene som bli levert er:

- Korte og lange reiser med persontog på oppdrag av Jernbanedirektoratet i Norge samt Trafikverket og

- andre offentlig kjøpsorganer i Sverige, hvor inntektene kommer fra salg av billetter direkte til den reisende og/eller i form av offentlig kjøp av transporttjenester
- Busstilbud i form av rutebuss på kontrakt med offentlig kjøp organer (fylkeskommuner mv.) og kommersielle ruter i egen regi hvor inntektene dekkes av billettinntekter fra den reisende
 - Et godstogtilbud til næringslivet i form av godstogruter i Norge og til/fra Sverige
 - Reiselivstilbud basert på kollektiv transport i samarbeid med lokal og deleide samarbeidsaktører hvorav Flåm Utvikling og Fjord Tours er de største

Det har ikke vært betydelige endringer i hovedinnsatsfaktorer og tjenester i løpet av året med unntak av at bildelingstjenesten (Vybil) ble avsluttet høsten 2022.

GRI 2-7 Employees

Snitt antall fast ansatte i 2022 er 11 512, hvorav 2 040 er kvinner og 2 491 arbeider i Sverige. Antall midlertidige ansatte ved utgangen av 2022 er 2 009 hvorav 349 er kvinner, og 594 arbeider i Sverige. Vy har ikke tilgjengelig tall for alle virksomhetene når det gjelder ansatte uten garantert fast arbeidstid (non-guaranteed employees), men vil legge opp til å ta frem dette for neste år. For buss utgjør det 1 485 ansatte. Antall fulltidsansatte er 8 625 hvorav 1 574 kvinner og 1 687 arbeider i Sverige.

Antall årsverk i 2022 er 9 746, hvorav 2 033 arbeider i Sverige. Det er ikke tilgjengelig data med samme detaljering for årsverk som for antall ansatte. Dette planlegges for i 2023.

Antall ansatte og årsverk er stabilt gjennom året, men med fluktuasjoner både for persontog og buss avhengig av vunnet og tapte buss- og togkontrakter. Antall årsverk er på samme nivå som året før

GRI 2-8 Workers who are not employees

Vy bruker innleid personell for å dekke midlertidige behov eller der det har vært utfordrende å finne personer for fast ansettelse. Dette omfatter i hovedsak rådgiving og arbeidskraft innen stab og støttefunksjoner samt IT drift og utvikling. Tallene er tatt frem basert på registrering i HR systemer og kjøp av tjenester for denne type arbeid. Innleie skjer fra bemanningsbyråer og større leverandører av strategi, IT og regnskaps- og økonomitjenester. Vi styrer på kontrakter og kostnader, og en detaljert oversikt over antall og årsverk er ikke tilgjengelig for 2022. Antall innleide i 2022 var 193.

3. Governance

GRI 2-9 Governance structure and composition

Governance er beskrevet i dokumentet «Corporate Governance» i denne års- og bærekraftsrapporten 2022 på side 136-138. Styring og behandling av finansiell og ikke-finansiell informasjon foregår i konsernstyret, konsernledelsen, styrer og ledelse i forretningsområder og gjennom månedlige «Business Reviews» mellom konsernledelse og forretningsområder. Konsernstyrets eierrepresentanter er valgt av generalforsamlingen (den norske stat ved Samferdselsdepartementet). Eierrepresentantene har ikke et ansettelsesforhold hos eier, og har opplyst om verv som kan være i evt. konflikt

med Vys interesser. I tillegg er de tre styremedlemmer som er valgt blant de ansatte. Det avholdes generalforsamling årlig, samt kontaktmøter med eierseksjonen i Samferdselsdepartementet, normalt 4-5 ganger hvert år.

Se beskrivelse av styremedlemmene på <https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse>

GRI 2-10 Nomination and selection of the highest governance body

Konsernstyrets representanter velges av eier ved Samferdselsdepartementet. I tillegg velges 3 representanter for de ansatte ved direkte valg av og blant de ansatte. Styremedlemmer valgt av eier velges i hovedsak på grunn av egnethet og kompetanse sett opp mot selskapets kompleksitet og bransje. Konsernsjef ansattes av styret. Konsernledelsen består av øverste ledere for forretningsområder og stab/støttefunksjoner. Ledere for forretningsområder og stab/støttefunksjoner velges av konsernsjef/selskapsstyrer. Disse velges basert på personlig egnethet, og kompetanse samt bransjekunnskap.

GRI 2-11 Chair of the highest governance body

Styreleder er valgt av generalforsamlingen (den norske stat ved Samferdselsdepartementet) og er ikke ansatt i Vy konsernet. Styreleder betales et honorar på 512 TNOK, se note 31 på side 94 i denne års- og bærekraftsrapporten for 2022. Styret ansetter en konsernsjef som øverste daglig leder i Vy. Konsernsjefen velger linjeledere og ledere for konsernstaber som utgjør konsernledelsen.

GRI 2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts

Styret og konsernledelsen styrer Vy konsernet iht. et årshjul som inneholder prosesser for etablering av strategi, handlingsplaner, finansielle mål og styringsindikatorer (KPIer). Bærekraftsperspektivet er innarbeidet i disse prosessene. Strategi, handlingsplaner, finansielle mål og fastsettelse av finansielle og ikke-finansielle KPIer og mål behandles og vedtas i konsernstyret. Det rapporteres månedlig på oppnåelse av disse.

Konsernstyret gjennomgår bærekraftsarbeidet og bærekraftsrapporteringen som særskilt tema en gang i året utover den årlige behandlingen av års- og bærekraftsrapporten. Arbeidet og rapporten har blitt diskutert og godkjent. Styreleder og konsernsjef gjennomgår bærekraftsarbeidet og bærekraftsrapporteringen som særskilt tema en gang i året i kontaktmøte med eier utover den årlige behandlingen av års- og bærekraftsrapporten i generalforsamling. Øvrig dialog med interessenter utføres av ledelsen i Vy konsernet.

GRI 2-13 Delegation of responsibility for managing impacts

Styret har gitt fullmakter til konsernsjef for den daglige styringen av Vy konsernet. Hver virksomhetsleder har ansvar for å sørge for at enheten ivaretar bærekraft og samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet, og støttes i dette arbeidet av fagansvarlig for bærekraft i konsernstaben. Økonomifunksjonen i konsernet har ansvaret for innsamling og rapportering av data. Disse rapporterer årlig til konsernledelse og konsernstyret om styring, status og utvikling for dette området.

GRI 2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting

Konsernledelsen fremlegger årlig et forslag til fastsetting av finansielle og ikke-finansielle mål, inklusiv bærekraftsmål, for året og en fem-års periode fremover. Dette behandles og vedtas i konsernstyret. Det rapporteres månedlig på måloppnåelse til styret. Konsernledelsen utarbeider årlig et forslag til års- og bærekraftsrapport for konsernet, inklusiv et forslag til vesentlige bærekraftsaspekter som skal ligge til grunn for strategi, mål og rapportering. Konsernstyret behandler og vedtar rapporten med evt. justeringer.

GRI 2-15 Conflicts of interest

Vy har etablert etiske retningslinjer som også regulerer eventuelle interessekonflikter. De etiske retningslinjene gjelder også for styremedlemmer. Styrets medlemmer og ledende ansatte må årlig signere på en egenmelding om etikk og samfunnsansvar, og opplyse om eierinteresser og styreverv som har eller kan få forretningsmessige relasjoner til Vy. Denne informasjonen oppbevares som en del av internkontroll regimet i Vy. Det oppgis ikke slik særskilt informasjon til interessenter. En mini CV for styrets medlemmer og konsernledelsen en publisert på <https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse>.

Vy konsernet har kun en eier som medfører at det ikke vil være interessekonflikter mellom eiere.

GRI 2-16 Communication of critical concerns

Vy har etablert en intern og ekstern varslingskanal for sine ansatte. Varsler kan også komme gjennom kundesenter og andre kilder. Konsernledelsen orienterer årlig styrets revisjonsutvalg om status for varslingsinstituttet, og type og antall varsler. Det er registrert tre varsler i 2022. Varslene gjaldt mobbing/trakassering og pliktbrudd.

GRI 2-17 Collective knowledge of the highest governance body

Konsernstyret blir årlig i egen sak informert om status og utvikling på bærekraftsområdet, herunder nye lovkrav og rapporteringskrav.

GRI 2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body

Konsernstyret evaluerer årlig sin virksomhet, herunder styrets kompetanse, styrets arbeidsoppgaver, styrets arbeidsform, styret som kollegium, styrets forhold til konsernets ledelse og strategiske temaer/problemstillinger som styret skal prioritere. Miljø- og bærekraft er et av temaene som vurderes, i tillegg til temaer knyttet til økonomi, omdømme, kommersielle satsninger mv. samt styring av økonomi, miljø og menneskelige ressurser. Evalueringen gjøres internt, og i noen tilfeller med ekstern bistand. Det er for 2022 ikke gjort vesentlige endringer vedrørende sammensetning av styret eller styring av Vy som følge av denne evalueringen.

GRI 2-19 Remuneration policies

Status og retningslinjer for styrehonorar og avlønning av ledende personer er beskrevet i note 31 på side 95-97 i års- og bærekraftsrapporten for 2022.

GRI 2-20 Process to determine remuneration

Vy følger statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, og styret har vedtatt retningslinjer

for lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i henhold til dette. Styret har nedsatt et kompensasjonsutvalg som gjennomgår retningslinjene før saken fremlegges for konsernstyret. Retningslinjene behandles i konsernstyre og deretter i generalforsamling.

GRI 2-21 Annual total compensation ratio

Konsernsjefen i Vy er den høyest avlønnede i konsernet, Lønn og andre ytelser er 7,5 ganger høyere enn gjennomsnitt et per årsverk for resterende ansatte. Lønnsveksten for konsernsjefen i 2022 var på 2,5 prosent mens snittet for resten av organisasjonen var på 3,7 prosent, hvilket betyr at konsernsjefen fikk en prosentvis økning på 0,68 av den prosentvise økningen for andre ansatte.

4. Strategy, policies and practices

GRI 2-22 Statement on sustainable development strategy

Styret vurderer årlig Vygruppens strategi, og denne er revidert i 2022. Til grunn for vurderingene ligger blant annet risikoanalyser, interessentdialog og vesentlighetsanalyser knyttet til bærekraft, vurderinger av markeds- og konkurranseutvikling, samt interne analyser og risikovurderinger.

Vy er et transportkonsern med virksomhet innen persontog, buss og gods på bane samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. Vår strategi innebærer at vi skal arbeide for at dagens og fremtidens transportløsninger er mest mulig bærekraftige. Vy mener at miljøvennlige og kollektive transportløsninger er en forutsetning for fremtidens samfunn. Når vi reiser og transporterer bærekraftig får vi areal- og energieffektive løsninger, renere luft, færre ulykker på veiene og redusert tidstap som resultat av mindre kø. For å få flere til å velge kollektive transportløsninger, må valget være enkelt.

Vår *visjon* er at Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig.

Vys *hovedmål* er vekst gjennom flere bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig lønnsomhet over tid.

For å kunne levere på vår visjon og hovedmål, vil Vy prioritere fire hovedområder:

- gode kundeopplevelser hver dag
- bransjeledende innovasjon
- effektive og pålitelige i alt vi gjør
- engasjerte og kundeorienterte medarbeidere

Strategien er operasjonalisert og innarbeidet i Vygruppens handlingsplaner, og styret følger opp fremdrift og status for måloppnåelse.

Gjennom gode kundeopplevelser hver dag, bransjeledende innovasjon og effektiv produksjon - skapt av engasjerte og kundeorienterte medarbeidere - øker vi antallet klimavennlige reiser og transporter. Når flere velger Vy, som leverer tjenester på en lønnsom måte, vil selskapet også kunne gi eier avkastning på investert kapital og samtidig bidra til et mer bærekraftig samfunn.

GRI 2-23 Policy commitments

Vy har etablert styrende ledelsesdokumenter som setter krav til ansvarlig virksomhet. Selskapets vedtekter sier:

Styret skal påse at det foreligger tilfredsstillende systemer for intern kontroll av selskapets virksomhet, og at det regelmessig gjennomføres risikoanalyser med oppfølgende forebyggende tiltak og beredskapstiltak. Styret skal sørge for at selskapet tar samfunnsansvar. Se <https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse>. Vedtektene er vedtatt i selskapets generalforsamling.

Vys vedtatte dokument om eierstyring og selskapsledelse sier: For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, som omfatter ledelsesdokument, beredskapsplaner, sikkerhetsprosedyrer og prosesser for å styre og kontrollere virksomheten. Som en del av dette er det utarbeidet prinsipper, retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering. Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre risikobildet. Se <https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse>. Dokumentet er vedtatt i styret og er en del av Års- og bærekraftsrapport 2022 for VY.

I ledelsesdokumentet Bærekraft og Samfunnsansvar i Vy står følgende:

Systematisk arbeid med bærekraft skal være integrert i virksomhetsstyringen og det settes forbedringsmål. I arbeidet prioriteres områder hvor vi kan bidra vesentlig til samfunnet, og til oppfyllelse av FNs bærekraftsmål. Vys virksomhet skal oppfylle alle grunnkrav til ansvarlig virksomhet, slik disse er nedfelt blant annet i OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. For å løfte konsernets arbeid med bærekraft og sikre en felles systematikk, satses det på felles kvalitetsstandarder. Alle virksomheter i Vy som ikke allerede er det skal sertifiseres i henhold til miljøstandard ISO 14001.

I vår utøvelse av samfunnsansvar skal vi følge disse grunnleggende prinsipper:

- *Hver virksomhetsleder har ansvar for å sørge for at enheten ivaretar bærekraft og samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet*
- *Bærekraft og samfunnsansvar skal være innarbeidet i vårt strategiske grunnlag og våre verdier*
- *Vi bidrar til å oppfylle FNs bærekraftsmål*
- *Vi støtter prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og i ILOs kjernekonvensjoner*
- *Vi arbeider aktivt mot alle former for korrupsjon*
- *Vi skal aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre*
- *Vi rapporterer årlig om status og utvikling for samfunnsansvar i et eget års- og bærekraftsregnskap.*

Ledelsesdokumentet Bærekraft og Samfunnsansvar er vedtatt av konsernsjef.

Vy har etablert en policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter i Vy. Dokumentet er behandlet i konsernledelsen og vedtatt av konsernsjef. Policyen sier følgende om dette arbeidet:

Vygruppen respekterer internasjonalt anerkjente menneskerettigheter, som følger blant annet av;

- *Verdenserklæringen om menneskerettigheter,*
- *FN-konvensjonen om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter,*
- *FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter,*
- *ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet,*
- *og aktuelle standarder innen internasjonal humanitærrett.*

Vi skal drive vår forretningsvirksomhet på en måte som er forenlig med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter gjennom å utføre aktsomhetsvurderinger knyttet til vår virksomhet.

Vygruppen skal gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Aktsomhetsvurderinger er en internasjonalt anerkjent metode for virksomheters arbeid med ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter. Som del av aktsomhetsvurderingen skal Vygruppen kartlegge faktisk og risiko for negativ påvirkning på menneskerettighetene som vi har forårsaket, bidratt til eller er direkte knyttet til gjennom vår aktivitet, både i egen virksomhet og i leverandørkjeden. Vi skal stanse, forebygge og/eller redusere slik påvirkning. Effekten av tiltakene skal overvåkes og vurderes, og kommuniseres til de berørte.

Innholdet i de ovennevnte policyene blir i hovedsak kommunisert til leverandører i form av krav i anbudsprosessene og oppfølging av leveranser.

Vy har egne prosesser for ivaretagelse av ansattes rettigheter, og disse ivaretas og kommuniseres gjennom samarbeidsutvalg og forhandles om i tariff forhandlinger. Overordnede retningslinjer er kommunisert gjennom personalhåndbok som er publisert på selskapets intranett.

Ledere og styremedlemmer må årlig signere på egenerklæring om gjennomgang og etterlevelse av selskapets etiske retningslinjer og policy for bærekraft og samfunnsansvar i Vy.

GRI 2-24 Embedding policy commitments

Vedtatte konsernprinsipper og retningslinjer forvaltes og kommuniseres gjennom fagstaber for deres ansvarsområder. Eksempelvis konsernstab HR for HMS og konsernstab Økonomi og finans for økonomi og regnskap. Fagstabene etablerer prosesser for operasjonalisering av retningslinjer og lovkrav, og følger opp dette gjennom rapportering og møter med konsernets virksomheter. Det daglige operasjonelle ansvaret er delegert til ledelsen i virksomhetsområdene. Konsernstabene har både en premissgiverrolle, men kan også ha ansvar for konsernfelles tjenester slik som IT-infrastruktur, lønn og regnskap. Lederne for konsernstabene er en del av konsernledelsen.

For noen områder settes det spesifikke krav til samarbeidspartnere og spesielt leverandører. Det er etablert etiske krav til leverandører som en integrert del av avtaleteksten, og Vy følger opp og kontrollerer etterlevelse der risikovurderinger eller varsler tilsier dette.

Vy har etablert en konsernfelles ledertrening med digital

læring for de viktigste konsernprinsipper og retningslinjer som en behøver som leder i Vy. Antall/andel ledere som har gjennomført treningen er en strategisk KPI som rapporteres til konsernledelse og styre. Ansvaret for utvikling og gjennomføring av ledertreningen er lagt til konsernstab HR.

GRI 2-25 Process to remediate negative impacts

Vygruppen skal gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.

Som del av aktsomhetsvurderingen skal Vygruppen kartlegge faktisk og risiko for negativ påvirkning som vi har forårsaket, bidratt til eller er direkte knyttet til gjennom vår aktivitet, både i egen virksomhet og i leverandørkjeden.

Slike negative effekter kan rapporteres og håndteres gjennom interne samarbeidsorganer slik som etablerte arbeidsmiljøutvalg og tariff forhandlinger, og eksterne gjennom kommunikasjon med kundesentre. Eksterne fora for formidling av negative effekter er bl.a. Statens Jernbanetilsyn når det gjelder f.eks. trafikkikkerhet, Forbrukertilsynet, og rettsapparatet.

Negative effekter vil også kunne rapporteres via interesseorganisasjoner slik som miljøorganisasjoner.

Interne risiko- og kontrollrutiner er etabler for å tidlig avdekke negative avvik, og for å initiere tiltak, og for å reduseres eller eliminere negative effekter. Innenfor miljøområdet har dette eksempelvis være knyttet til miljøutslipp og eldre miljøforurensing.

Arbeidet med å avdekke og forbedre uønskede forhold er først og fremst adressert gjennom risikovurderinger og internkontrollvurderinger, og i dialog med de ansatte og deres organisasjoner.

GRI 2-26 Mechanisms for seeking advice and raising concerns

Gjennom arbeidsmiljøloven (AML) er det etablert et vern for ansatte og innleide som ønsker å ta opp kritikkverdige forhold i virksomheten, og Vys rutiner er utarbeidet i tråd med disse reglene. Ansatte og innleide har rett til å varsle om kritikkverdige forhold i virksomheten. Med kritikkverdige forhold menes forhold som er i strid med rettsregler, skriftlige etiske retningslinjer i virksomheten eller etiske normer som det er bred tilslutning til i samfunnet

Vy har etablert et varslingsinstitutt i form av en intern og ekstern varslingskanal for våre medarbeidere. Informasjon og regelverk er inntatt i Vys personalhåndbok og publisert på Vys intranettsider. Ansatte og ansattes organisasjoner er godt kjent med varslingsinstituttet gjennom bl.a. gjennomgangen i arbeidsmiljøutvalg. Ved gjennomgang i styrets revisjonsutvalg ble det kommentert at ordningen er godt kommunisert blant de ansatte og at de tillitsvalgte føler seg trygge på strukturen og innretningen på dette.

Synergi og Delta er henholdsvis Vy Tog, CargoNet og Vy Buss sine systemer for registrering og saksbehandling av uønskede hendelser (tilløp og skader) og avvik, med de tilhørende tiltak og aktiviteter av betydning for sikkerhetsstyring (risikovurderinger, granskinger/

undersøkelser, beredskapsanalyser/-evalueringer, årsaksanalyser m.m.)

Innmeldte saker følges opp og etter at tiltak er gjennomført og eventuelt evaluert, kontrolleres og lukkes sakene.

GRI 2-27 Compliance with laws and regulations

Vy har ikke blitt dømt eller bøtelagt for brudd på lover og regler i 2022.

GRI 2-28 Membership associations

Vygruppen er medlem av arbeidsorganisasjoner og en rekke interesseorganisasjoner. Et utvalg av de viktigste er:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- NHO Logistikk ogTransport
- Sveriges Bussforetag
- Västra Sveriges Bussbranchföråning
- Skift
- Forum for Reiseliv
- Etisk Handel Norge
- Sustainability Hub Norway

5. Stakeholder engagement

GRI 2-29 Approach to stakeholder engagement

Vy har jevnlig kommunikasjon og møter med vesentlige interessenter i verdikjeden. For kollektivselskapene og andre oppdragsgivere gjennomføres kommunikasjon i form av pålagt rapportering og oppfølgingsmøter. For den enkelte kunde foregår daglig informasjon og kommunikasjon gjennom Vy App, det utføres jevnlig kundeundersøkelser og det er dialog med kundeservice. For viktige sektorleverandører gjennomføres det møter for å gjennomgå leveranser og komme frem til forbedringspunkter. Kommunikasjon og dialog med ansatte gjennomføres gjennom samarbeids- og arbeidsmiljøutvalg samt tariff forhandlinger samt gjennom daglig ledelse. Dialog med leverandører skjer gjennom forhandlinger, avtalt rapportering og møter. Dialog med eier skjer gjennom generalforsamling, kontaktmøter, eiermøter og skriftlig kommunikasjon.

Vy har sin virksomhet i Norge og Sverige, og dialog med utenlandske leverandører skjer i hovedsak via norske/ svenske representanter for leverandørene. Det er ikke rapportert vesentlige språkbarrierer for dialogen.

GRI 2-30 Collective bargaining agreements

Vy har ansatte i Norge og Sverige. 86 prosent av de ansatte er avlønnet iht. tariffavtale

De resterende er i hovedsak ledere og administrative medarbeidere med egne ansettelsesavtaler. Årlig lønnsøkning er normalt i snitt på den prosentramme som er fastsatt i forhandlingene om frontfaget.

Disclosure on material topics

GRI 3-1 Process to determine material topics

Vy gjennomfører gjennom året risikoanalyser for å vurdere sannsynlighet for hendelser og størrelsen/vesentligheten av hendelsen i form av negativ eller positiv effekt. Der

dette kan måles finansielt er det dette som blir brukt som vesentlighetskriterium. Risikoanalysene utarbeides for datterselskap, forretningsområder og for konsernet som helhet, og behandles i selskapsledelse/virksomhetsledelse og styrer samt i konsernledelse og konsernstyre. Av viktige risikoanalyser er:

- Helhetlig risikoanalyse knyttet til strategi og måloppnåelse
- Klimarisiko
- Trafikksikkerhet og annen fysisk risiko
- Omdømmerisiko
- Risiko i leverandørkjeden herunder brudd på menneskerettigheter

På grunnlag av risikoanalysene utarbeides det tiltak for å avdempes risikobildet, og der det er positive muligheter, hvordan vi kan forberede oss og utnytte disse mulighetene.

Annet hvert år gjennomføres det også utvidede interessentanalyser hvor interessenter intervjues og gir sine spesifikke vurderinger av de vesentligste bærekrafts aspektene (ESG) for Vy. Disse er rangert på bakgrunn av interessentenes subjektive egenvurdering av vesentlighet.

Valg av interessenter for intervjuer og spørreundersøkelser er basert på identifikasjon av vesentlige aktører i Vy sin verdikjede, jfr. opplisting i GRI 2-6 på side 147 i dette dokumentet.

Bærekraftsjef og ansvarlige for bærekraftregnskapet har på dette grunnlag valgt ut interessenter for intervju og spørreundersøkelse. Valgte interessenter i undersøkelsen for 2022 var:

- Eier ved Samferdselsdepartementet
- Oppdragsgivere og kollektivselskap: Jernbanedirektoratet og Ruter
- Sektorleverandører: Bane NOR
- Ansattes organisasjoner: NLF og NJF
- Interesseorganisasjoner: Zero og Naturvernforbundet
- Medarbeidere ved spørreundersøkelse på intranett
- Ledelse av våre virksomhetsområder og konsernledelse
- Intervjuer med utvalgte nøkkelpersoner i virksomhetene i Norge og Sverige med god oversikt over sin totale virksomhet
- Intervjuer med representanter for markedsavdeling i Norge og Sverige (inkludert gjennomgang av markeds- og kundeundersøkelser)

På grunnlag av ovenstående beskrevne risikoanalyser og interessentdialog har konsernledelsen i Vy prioritert vesentlige bærekraftsområder for Vy basert på økonomisk påvirkningsgrad på selskapet og miljø og samfunnsmessig vesentlighet. Basert på denne prioriteringen er de vesentlige bærekrafts aspektene for rapportering valgt ut. Vi har valgt ut de 7 vesentligste bærekrafts aspektene for rapportering.

Årets gjennomgang medfører at vi har utvidet GRI-rapporteringen med følgende bærekrafts aspekter:

- Utslipp til luft
- HMS
- Helse og sikkerhet for kunder

GRI 3-2 List of material topics

Vy har gjennom årets prosess valgt følgende viktige bærekrafts aspekter (material Topics) for bærekraftrapportering med referanse til GRI:

- Økonomi (Economic performance)
- Anti-korrupsjon (Anti-corruption)
- Energi (Energy)
- Utslipp til luft (Emissions)
- HMS (Occupational health and safety)
- Helse og sikkerhet for kunder (Customer health and safety)

GRI 3-3 Management of material topics

Økonomi (Economic performance)

Vy har i Covid-19 perioden 2020 og 2021 hatt negative økonomiske resultater fra sin egen virksomhet. Hovedårsaken er redusert reiseaktivitet og inntekter. I 2022 er situasjonen bedret etter avslutning av tiltak for å stoppe pandemien, og Vy rapporterer et resultat etter skatt på 133 MNOK.

Vy rapporterer finansielle tall iht. regnskapsstandarden IFRS og har et eget internkontrollregime for å redusere feil i den finansielle rapporteringen. Status og arbeid med internkontroll gjennomgås årlig i revisjonsutvalg og konsernstyre. Eiers finansielle mål for selskapet er høyest mulig avkastning over tid. Dette måles i form av årsresultat, utvikling i egenkapital og egenkapitalandel samt avkastning på egenkapital.

De finansielle tallene revideres av valgt revisor, og revisors rapport er en del av Års- og bærekraftsrapporten for 2022. Det er ikke rapportert om vesentlige avvik.

Anti-korrupsjon (Anti-corruption)

Vy vurderer jevnlig risiko for korrupsjon og misligheter. Korrupsjon i forbindelse med anskaffelser kan resultere i dårlig kvalitet og manglende kvantitet, og potensielt også støtte opp om brudd på arbeidsmiljølover, menneskerettigheter og miljø. Ofte vil også kostnader ved anskaffelser øke. Korrupsjon i forbindelse med salg av tjenester kan også resultere i lavere inntekter for virksomheten.

I ledelsesdokumentet Bærekraft og Samfunnsansvar i Vy (se avsnitt GRI 2-23 i dette dokumentet) samt i våre etiske retningslinjer stadfestes det at Vy skal arbeid aktivt mot alle former av korrupsjon. Dette gjør vi gjennom informasjon til ledere og ansatte om våre retningslinjer og løpende internkontrollaktiviteter for å redusere risiko for korrupsjon og misligheter. I tillegg brukes varslingsinstituttet for å avdekke mulige avvik. Ved potensielle avvik behandles dette av fagpersoner i juridisk avdeling, HR og økonomi for å avdekke evt. handlinger i brudd med våre retningslinjer, beslutte og gjennomføre tiltak for å avbøte negative effekter, og vurdere og gjennomføre tiltak overfor intern og eksterne impliserte. Eksempelvis vil dette kunne medføre tap av leverandørkontrakt og avslutning av arbeidsforhold.

Vy gjennomføre dataanalyser med data fra interne systemer og tilgjengelig offisielle registre for å avdekke mulige avvik. Disse blir løpende fulgt opp.

Status for antikorrupsjonsarbeidet inklusive hendelser og internkontroll status blir årlig gjennomgått i revisjonsutvalg og styre.

Energi (Energy) og utslipp til luft (Emissions)

Vy er en stor bruker av energi for fremføring av tog og busser. Fremstilling og bruk av energi har negative effekter i form av utslipp av CO₂e. Vy er derfor opptatt av å redusere energiforbruket og å bruke energibærere med minst mulig skadelige utslipp iht. målet om at Vy skal aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre (Jfr. avsnitt GRI 2-23 i denne redegjørelsen). Arbeidet med å redusere energiforbruket og utslipp er en konsekvens av dette målet.

Det måles og settes mål for energiforbruket i tog, buss- og godsvirksomheten, enten direkte i form av energiforbruk per sete-/vogkm. eller i form av utslipp per sete-/vogkm. Det settes ikke mål for totalforbruket av energi siden Vys **hovedmål** er vekst gjennom flere bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig lønnsomhet over tid. Oppfyllelse av dette målet vil innebære mere energiforbruk og utslipp, men som oftest lavere energiforbruk per kjørt km. enn for annen type transport av mennesker og gods.

Koeffisienter for energiforbruk og utslipp samt måloppnåelse rapporteres månedlig til ledelse og styre.

For buss er det etablert målepunkter i hver buss som gir oversikt over kjørestilsutslag til sjåføren og som bidrar til strakstilbakemelding på effekter slik som slitasje på buss og energiforbruk. Status og måloppnåelse for dette oppgis hver måned i KPI kart for buss og konsern, og vurderes som et godt måleparameter som bidrar til redusert energiforbruk og lavere utslipp. Et annet viktig arbeid for buss er overgang til fossilfri energi og dermed lavere utslipp. Det er en økende andel elektriske rutebusser, og elektriske ekspressbusser testes ut.

Vår togfremføring utføres i stor grad med elektrisk energi, men unntak for godstog på Nordlandsbanen som fortsatt må bruke diesel på grunn av manglende elektrifisering av denne strekningen. Vy kjøper strøm med opprinnelsesgarantier til drift av elektriske person- og godstog. Dette gir en garanti for at elektrisiteten vi bruker blir produsert som fornybar kraft ved norske vannkraftverk. Det arbeides med å få på plass velfungerende energimålere i togene slik at lokfører kan få direkte tilbakemelding på energiforbruk.

HMS (Occupational health and safety)

Skader på egne ansatte har negative effekter for den det gjelder, gir økt sykefravær som krever vikarer/overtid, potensielt lavere produksjonskapasitet og økte kostnader.

Vy har i 2022 vedtatt en konsernfelles HMS-erklæring i konsernledelsen som er kommunisert til alle ledere i samlinger i løpet av året. Den slår fast:

- Vår visjon er null skader, og vi skal jobbe forebyggende for å unngå skader og ulykker
- Vi skal være synlige ledere, lede tråd med våre verdier og ledelsesprinsipper, og sikre økt nærvær.
- Vi skal jobbe systematisk med forebyggende HMS for å sikre trygge arbeidsplasser og redusere belastningsskader og sykefravær.
- Vi skal jobbe for et inkluderende, ikke-diskriminerende

- og mangfoldig arbeidsmiljø, der enkeltmennesket respekteres og verdsettes.
- Vi skal lede an det kontinuerlige forbedringsarbeidet basert på åpenhet, læring og samspill på tvers.
- Vi skal stille krav og sikre god oppfølging av våre leverandører når det gjelder helse, miljø og sikkerhet.

Videre er det utarbeidet en konsernfelles HMS-strategi som gir felles retning for det videre arbeidet med forebygging og systematisk HMS. Et sentralt virkemiddel i vårt forebyggende arbeid er etableringen av en konsernfelles avtale med eksterne bedriftshelsetjeneste. HMS og arbeidsmiljø er også et sentralt tema i lederutviklingsprogram som ble igangsatt i 2022 og som vil pågå utover i 2023.

Det settes mål for nivå på sykefravær og arbeidsskader, og rapportering på måloppnåelse gjennomføres månedlig. Status og tiltak gjennomgås i månedrapporter, arbeidsmiljøutvalg, Business Reviews, styremøter og møter med eier. Det er en målsetning at HMS-arbeidet baserer seg på en kombinasjon av proaktive og reaktive måleindikatorer for å synliggjøre faktiske aktiviteter som inngår som del av det forebyggende arbeidet.

Sykefravær har vært betydelig høyere enn mål i pandemi-perioden, men er nå i ferd med å normaliseres. Arbeidsskader på godsterminaler er høyere enn målsatt, og det er iverksatt tiltak i form av bevisstgjøring, opplæring og beste praksis blant de ansatte på godsterminalene for å redusere skadefrekvensen.

Helse- og sikkerhet for kunder (Customer health and safety)

God sikkerhet for alle kunder som reiser med oss er viktig for Vy. Ulykker kan medføre personskader, miljøskader og materielle skader. Ulykker kan også medføre høye kostnader og gi negative effekter på omdømmet, som igjen kan medføre lavere antall reiser og inntekter. Ulykker kan oppstå som følge av feil eller mangler fra Vy sin side, men også fra sektorleverandører som Bane NOR eller på grunn av ras, flom etc. som også kan knyttes til klimaendringer. Historisk sett er det gode sikkerhetsresultater i Norge og for Vy, sammenlignet med resten av Europa.

I ledelsesdokumentet Ledelse, organisasjon og styring – konsernprinsipper står følgende:

- Vygruppens virksomhet skal ikke forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier.
- Vygruppens virksomhetsområder skal på en proaktiv måte forebygge uønskede hendelser og ha nødvendig evne til å håndtere kritiske situasjoner. Kjernevirksomheten skal så langt det er mulig opprettholdes også i trussel- og krisesituasjoner.
- Det skal legges til rette for læring og kontinuerlig forbedring. Sikkerhetsrelatert informasjon skal være forståelig og lett tilgjengelig i organisasjonen. Ingen skal straffes for å melde om feil og utfordringer.
- Sikkerhetsarbeidet må være tilpasset virksomhetens karakter og utvikles for å kunne møte endrede krav og forutsetninger.

Vy har en definert sikkerhetsorganisasjon med ansvar for trafikksikkerhet. Det jobbes proaktivt med risikovurderinger,

regelverk, analyser, beredskap og andre elementer – som MTO, samspillet mellom Menneske, Teknologi og Organisasjon – i sikkerhetsstyringen. Sikring og nasjonal beredskap er en del av trafikkikkerheten i Vy og bidrar til at Vy ivaretar både kundene og sitt ansvar innenfor samfunnsikkerheten på en god måte.

Uønskede hendelser (tilstander, tilløp og skader) blir registrert, fulgt opp og rapportert. I Vy er det en sterk sikkerhetskultur som bidrar til høy grad av innmelding av uønskede hendelser. Våre medarbeiderundersøkelser og pulsmålinger bekrefter den sterke sikkerhetskulturen. Se også omtale under avsnittet som omhandler GRI 2-26 i denne redegjørelse.

Det er et utstrakt og godt samarbeid med både verneombud og fagforeningsrepresentanter i spørsmål som gjelder trafikkikkerhet. Et konkret eksempel på det er at verneombud er definert som deltager i risikovurderinger, og at tillitsvalgte skal involveres i risikovurderinger som omhandler opplæring og organisering.

Tiltak for å forbedre trafikkikkerheten gjennomføres både internt i Vy, men også i samarbeid med sektorleverandører – slik som infrastrukturleverandøren Bane NOR – for å utarbeide og gjennomføre felles tiltak for å redusere risikoen ytterligere. Systematikken for arbeid med trafikkikkerhet og reduksjon av ulykker vurderes å være tilfredsstillende ut fra risikobildet og den iboende risikoen forbundet med all transport.

For å håndtere restrisikoen har Vy en veletablert og utprøvd beredskap. I beredskapsarbeidet har det vært fokus på cyberhendelser og kontinuitet for å kunne opprettholde mest mulig av driften ved en hendelse. I persontogdelen har det vært gjennomført endringer med innføring av stabsmetodikk og proaktiv kriseledelse. Beredskapsvalueringer viser at personalet er trent til å håndtere hendelser som oppstår på en god måte.

Innen trafikkikkerhetsområdet settes det mål og KPIer for skader, tilløp/tilstander og bruk av trafikkikkerhetssystemer. Trafikkikkerhetsrapporter med resultater, status og tiltak utarbeides månedlig til ledelsen og det jobbes systematisk på alle nivåer i Vy for å sikre kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring.

GRI 201: Economic performance 2016

201-1 Direct economic value generated and distributed
Resultatregnskapet finnes i den finansielle delen av år- og bærekraftsrapporten på side 59 samt i segmentnoten på side 63.

201-2 Financial implications and other risk and opportunities due to Climate change

Vy er eksponert for fysisk og regulatorisk klimarisiko. Hyppigere klimarelaterte hendelser som ras, flom og skogbrann kan gi produksjonsstans. Klimapolitiske virkemidler kan begrense reiseaktiviteten fra utenlandske turister fra fly og cruiseskip, og kan påvirke energipriser. På den annen side kan en mer ambisiøs klimapolitikk gi økt etterspørsel etter kollektivtransport, klimavennlig reiseliv og gods på bane, og økte investeringer i infrastruktur, som forsterker jernbanens kvalitet og konkurransekraft.

Det er ikke beregnet direkte økonomiske effekter av effekten av klimaendringer men kortsiktig er disse effektene håndterbare da Vy er forsikret mot en del av dette. Vesentlighet er vurdert kvalitativt. Vygruppen vil vurdere anskaffelse av metodikk for å vurdere økonomisk konsekvens av klimaendringer i 2023.

201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans

Vy har både ytelses og innskuddsordning. En nærmere beskrivelse finnes i note 24 på side 88 i denne års- og bærekraftsrapporten.

201-4 Financial assistance received from government

For togvirksomheten i Norge og Sverige er det etablert avtaler med Jernbanedirektoratet (Norge) og offentlige kjøpere (Sverige) hvor det for å operere togtrafikken på en strekning gis et vederlag ut over inntektene fra passasjerene. I tillegg er det i perioden 2020 til sommeren 2022 gitt ekstraordinære tilskudd for å opprettholde tilnærmet full produksjon under pandemien. Godsvirksomheten har også i 2022 fått miljøstøtte fra den norske og svenske stat.

MNOK	Norge	Sverige
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	3 295	328
Miljøstøtte godstrafikk på bane	55	49

GRI 205: Anticorruption 2016

205-1 Operations assessed for risk related to corruption

Som en del av internkontrollprosessene i Vy gjennomføres det risikoanalyser og gjennomgang av kontroller for misligheter og korrupsjon for alle forretningsområder. Basert på overordnede risikoanalyser over bransje og opprinnelsesland blir også enkelte leverandører risikovurdert for korrupsjon.

205-2 Communication and training about anticorruption policies and procedures

Toppledere må jevnlig kvittere ut at etiske retningslinjer er gjennomgått og implementert i sin virksomhet. Status på internkontrollarbeidet med misligheter og korrupsjon blir årlig utarbeidet, kommunisert og behandlet i virksomhetsledelsene, konsernledelse og styre. I årets ledertrening er det en egen sekvens om etiske retningslinjer og arbeidet mot korrupsjon.

98 prosent av Vygruppens linjeledere i Norge og Sverige (265 personer) har gjennomført digital konsernfelles ledertrening i 2022 der det inngår læring og trening i etikk og korrupsjon. Dette utgjør 2,3 prosent av antall ansatte. Den største delen av våre ansatte er kjørende personale i tog og buss

Konsernledelse og ledelse i forretningsområder samt stab/støtte på til sammen 45 ansatte inngår i denne ledertreningen. Styrets 8 medlemmer samt konsernledelse og ledelse i forretningsområdene har i løpet av året blitt orientert om status og tiltak internkontroll, herunder misligheter og korrupsjon. Medlemmene har også i løpet av 2021 og 2022 signert egenmelding når det gjelder etiske retningslinjer og retningslinjer for utøvelse av bærekraft, og

evt. interessekonflikter.

Vi har i statistikkgrunnlaget ikke skilt mellom land da dette ikke har vært vurdert som relevant.

Det er satt krav til leverandører når det gjelder forretningsetikk gjennom «Etiske krav til leverandører» (Code of Conduct). Disse gjelder for samtlige leverandører til Vygruppen og deres underleverandører. Vår policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter og etiske krav ble revidert i år og både policy og etiske krav til leverandører er vedtatt av Vygruppens konsernsjef.

Alle ledergruppene har også blitt orientert om policy for arbeidstaker- og menneskerettigheter.

Vygruppens policy og etiske krav til leverandører er tilgjengelig på vår nettside, <https://www.vy.no/vygruppen/baekraft-og-samfunnsansvar>.

205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken

Det er ikke registrert bekreftede korrupsjonssaker i Vy i 2022.

GRI 302: Energy 2016

302-1 Management approach disclosures	2022
1.1 The reporting organization shall report its management approach for energy using GRI 103: Management Ap-proach	Se GRI 103: Management Approach: Energy.

GRI 103: Management Approach: Energy

103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	2022
a. An explanation of why the topic is material	Se GRI 3-3 Management of material topics
b. The Boundary for the material topic, which includes a description of:	Se GRI 3-3 Management of material topics
i. where the impacts occur;	Se GRI 3-3 Management of material topics
ii. the organization's involvement with the impacts. For example, whether the organization has caused or con-tributed to the impacts, or is directly linked to the impacts through its business relationships.	Se GRI 3-3 Management of material topics
c. Any specific limitation regarding the topic Boundary	Se GRI 3-3 Management of material topics

103-2 The management approach and its components	2022
a. An explanation of how the organization manages the topic	Se GRI 3-3 Management of material topics
b. A statement of the purpose of the management ap-proach	Se GRI 3-3 Management of material topics
c. A description of the following, if the management ap-proach includes that component:	Se GRI 3-3 Management of material topics
i. Policies	Se GRI 3-3 Management of material topics
ii. Commitments	Se GRI 3-3 Management of material topics
iii. Goals and targets	Se GRI 3-3 Management of material topics
iv. Responsibilities	Se GRI 3-3 Management of material topics
v. Resources	Se GRI 3-3 Management of material topics
vi. Grievance mechanisms	Se GRI 3-3 Management of material topics
vii. Specific actions, such as processes, projects, pro-grams and initiatives	Se GRI 3-3 Management of material topics

103-3 Evaluation of the management approach	2022
a. An explanation of how the organization evaluates the management approach, including:	Se GRI 3-3 Management of material topics
i. the mechanisms for evaluating the effectiveness of the management approach;	Se GRI 3-3 Management of material topics
ii. the results of the evaluation of the management approach;	Se GRI 3-3 Management of material topics
iii. any related adjustments to the management ap-proach	Se GRI 3-3 Management of material topics

GRI 302 - Energy

302-1 Energy consumption within the organization	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Total fuel consumption within the organization from non-renewable sources, in joules or multiples, and including fuel types used.	1 146	1 307	2 017	mill MJ	Økt forbruk av fossil diesel til busstransport fra 2020 til 2022, pga økt kostnad/avgift på biodiesel og ønske fra oppdragsgivere om bruk av energi med lavere enhetskostnad
b. Total fuel consumption within the organization from renewable sources, in joules or multiples, and including fuel types used.	1 316,9	1 006	714,7	mill MJ	Redusert forbruk av biodiesel til busstransport fra 2020 til 2022. Se forklaring ovenfor.
c. In joules, watt-hours or multiples, the total:					

i. electricity consumption	624 180	673 859	684 496	MWh	Økt satsning på elbuss fra 2020 til 2022.
ii. heating consumption	0	0	0	MWh	
iii. cooling consumption	0	0	0	MWh	
iv. steam consumption	0	0	0	MWh	
d. In joules, watt-hours or multiples, the total:					
i. electricity sold	0	0	0	MWh	
ii. heating sold	0	0	0	MWh	
iii. cooling sold	0	0	0	MWh	
iv. steam sold	0	0	0	MWh	
e. Total energy consumption within the organization, in joules or multiples.	4 710	4 739	5 196	MWh	Totalt økt aktivitet medfører økt forbruk av drivstoff fra 2020 til 2022.
f. Standards, methodologies, as-sumptions, and/or calculation tools used. g. Source of the conversion factors used.	<p>Innblandet diesel til veitransport iht omsetningskrav: 15,5% konvensjonell og 4,5% avansert.</p> <p>Mengdedata: Oppgitt forbruk av diesel i liter.</p> <p>Utslippstall: Defras 2022. UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting. 2022</p> <p>NS-EN 16258:2012 Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)</p>				

302-2 Energy consumption outside of the organization	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Energy consumption outside of the organization, in joules or multiples.	98	112	93	mill MJ	Omfatter forbruk av diesel til buss for tog I Norge og Sverige
b. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used.	Se 302-1 f				
c. Source of the conversion factors use	Se 302-1 f				

302-3 Energy intensity	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Energy intensity ratio for the organization.					
Buss	0,76	0,67	0,72	MJ/per-sonkm buss	5 % reduksjon fra 2020 til 2022
Persontog Norge	1,02	1,17	0,75	MJ/per-sonkm ptog	26 % reduksjon fra 2020 til 2022
Persontog Sverige	0,98	1,14	0,76	MJ/per-sonkm ptog	22 % reduksjon fra 2020 til 2022
Godstog	0,23	0,23	0,23	MJ/tonnkm	1 % reduksjon fra 2020 til 2022
b. Organization-specific metric (the denominator) chosen to calculate the ratio.					
Buss	2 793	3 120	3 528	mill pkm buss	
Persontog Norge	1 490	1 188	2 008	mill pkm ptog	
Persontog Sverige	443	498	533	mill pkm ptog	
Godstog	2 800	3 048	3 283	mill tonnkm	
c. Types of energy included in the intensity ratio; whether fuel, electricity, heating, cooling, steam, or all.	Omfatter forbruk av diesel i liter og strøm i kWh til fremføring av tog og buss				
d. Whether the ratio uses energy consumption within the organization, outside of it, or both	Omfatter direkte drivstofforbruk til fremføring av tog og busser. Buss for tog og annen energibruk i scope 3 er utelatt.				

302-4 Reduction of energy consumption	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Amount of reductions in energy consumption achieved as a direct result of conservation and efficiency initiatives, in joules or multiples.	Not applicable. Base year/base line not defined				
b. Types of energy included in the reductions; whether fuel, electricity, heating, cooling, steam, or all.	Not applicable				
c. Basis for calculating reductions in energy consumption, such as base year or baseline, including the rationale for choosing it.	Reduction of energy consumption not applicable, base year/baseline not defined.				
d. Standards, methodologies, as-sumptions, and/or calculation tools used	Not applicable				

302-5 Reductions in energy re-quirements of products and services	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Reductions in energy require-ments of sold products and services achieved during the reporting peri-od, in joules or multiples.	Not applicable. Base year/baseline not defined.				
b. Basis for calculating reductions in energy consumption, such as base year or baseline, including the ra-tionale for choosing it.	Reduction of energy consumption not applicable, base year/baseline not defined.				
c. Standards, methodologies, as-sumptions, and/or calcula-tion tools used	Not applicable				

GRI 305: Emissions 2016

305-1 Management approach disclosures	2022
1.1 The reporting organization shall report its management approach for emissions using GRI 103: Management Approach.	Se punkt under 103
1.2 When reporting on GHG emissions targets, the reporting organization shall explain whether offsets were used to meet the targets, including the type, amount, criteria or scheme of which the offsets are part	Not applicable. Emission targets not defined.

GRI 103: Management Approach: Emissions

103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	2022
a. An explanation of why the topic is material	Se GRI 3-3 Management of material topics
b. The Boundary for the material topic, which includes a descrip-tion of:	Se GRI 3-3 Management of material topics
i. where the impacts occur;	Se GRI 3-3 Management of material topics
ii. the organization's involvement with the impacts. For ex-ample, whether the organization has caused or contributed to the impacts, or is directly linked to the impacts through its busi-ness relationships.	Se GRI 3-3 Management of material topics
c. Any specific limitation regarding the topic Boundary	Se GRI 3-3 Management of material topics

103-2 The management approach and its components	2022
a. An explanation of why the topic is material	Se GRI 3-3 Management of material topics
b. The Boundary for the material topic, which includes a descrip-tion of:	Se GRI 3-3 Management of material topics
i. where the impacts occur;	Se GRI 3-3 Management of material topics
ii. the organization's involvement with the impacts. For ex-ample, whether the organization has caused or contributed to the impacts, or is directly linked to the impacts through its busi-ness relationships.	Se GRI 3-3 Management of material topics
iii. Goals and targets	Se GRI 3-3 Management of material topics
iv. Responsibilities	Se GRI 3-3 Management of material topics
v. Resources	Se GRI 3-3 Management of material topics
vi. Grievance mechanisms	Se GRI 3-3 Management of material topics
vii. Specific actions, such as processes, projects, programs and initiatives	Se GRI 3-3 Management of material topics

103-3 Evaluation of the management approach	2022
a. An explanation of how the organization evaluates the man-agement approach, including:	Se GRI 3-3 Management of material topics
i. the mechanisms for evaluating the effectiveness of the management approach;	Se GRI 3-3 Management of material topics
ii. the results of the evaluation of the management ap-proach;	Se GRI 3-3 Management of material topics
iii. any related adjustments to the management approach	Se GRI 3-3 Management of material topics

305 -1 Direct (Scope 1) GHG emissions	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Gross direct (Scope 1) GHG emis-sions in metric tons of CO2 equivalent.					
Buss	49 522	58 967	102 808	tonn CO2-e	Økt forbruk fossil diesel, pga økt kostnad på biodiesel og krav fra oppdragsgivere om å endre drivstoff.
Persontog Norge	9 565	54	45	tonn CO2-e	Kutt av dieseltog etter 2019.
Persontog Sverige	6 789	6 319	1 902	tonn CO2-e	Redusert omfang dieseltog etter 2021.
Godstog	18 674	20 877	23 765	tonn CO2-e	Økt bruk av diesel-tog i 2022
Annet konsern	0	0	0	tonn CO2-e	Se scope 3
Sum	84 550	86 217	128 520	tonn CO2-e	
b. Gases included in the calculation; whether CO2, CH4, N2O, HFCs, PFCs, SF6, NF3, or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO2-ekvivalenter				
c. Biogenic CO2 emissions in metric tons of CO2 equiva-lent.					

Buss	91 842	81 152	69 975	tonn CO2-e	Redusert forbruk av biodiesel
Persontog Norge	0	0	0	tonn CO2-e	
Persontog Sverige	0	0	0	tonn CO2-e	
Godstog	0	0	0	tonn CO2-e	
Annet konsern	0	0	0	tonn CO2-e	
Sum	91 842	81 152	69 975	tonn CO2-e	
d. Base year for the calculation, if applicable, including:	Base year for the calculation not applicable, base year/baseline not defined.				
i. the rationale for choosing it;	Not applicable				
ii. emissions in the base year;	Not applicable				
iii. the context for any significant changes in emissions that triggered recalculations of base year emissions.	Not applicable				
e. Source of the emission factors and the global warming potential (GWP) rates used, or a reference to the GWP source.	<p>Innblandet diesel til veittransport iht omsetningskrav: 15,5% konvensjonell og 4,5% avansert.</p> <p>Mengdedata: Oppgitt forbruk av diesel i liter.</p> <p>Utslippstall: Defras 2022, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2022</p> <p>NS-EN 16258:2012 Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)</p>				
f. Consolidation approach for emissions; whether equity share, financial control, or operational control.	Financial control. Parent company and 100 percent owned subsidiaries				

305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Gross location-based energy indirect (Scope 2) GHG emissions in metric tons of CO2 equivalent.					
Buss	1 529	1 776	1 923	tonn CO2-e	
Persontog Norge	9 580	9 963	12 004	tonn CO2-e	
Persontog Sverige	3 274	4 598	3 630	tonn CO2-e	
Godstog	2 704	2 994	3 360	tonn CO2-e	
Annet konsern	0	0	0	tonn CO2-e	
Sum	17 087	19 331	20 918	tonn CO2-e	
b. If applicable, gross market-based energy indirect (Scope 2) GHG emissions in metric tons of CO2 equivalent.					
Buss	13 243	15 613	12 336	tonn CO2-e	
Persontog Norge	5 422	2 589	3 881	tonn CO2-e	
Persontog Sverige	1 351	893	969	tonn CO2-e	
Godstog	1 617	877	1 182	tonn CO2-e	
Annet konsern	0	0	0	tonn CO2-e	
Sum	21 633	19 972	18 369	tonn CO2-e	
c. If available, the gases included in the calculation; whether CO2, CH4, N2O, HFCs, PFCs, SF6, NF3, or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO2-ekvivalenter				
d. Base year for the calculation, if applicable, including:	Base year for the calculation not applicable, base year/baseline not defined.				
i. the rationale for choosing it;	Not applicable				
ii. emissions in the base year;	Not applicable				
iii. the context for any significant changes in emissions that triggered recalculations of base year emissions.	Not applicable				
e. Source of the emission factors and the global warming potential (GWP) rates used, or a reference to the GWP source.	<p>Lokasjon NO: Electricity, supply mix, high voltage, NO average 2018-2022, ecoinvent, IPCC2021.</p> <p>Lokasjon SE: Electricity, market for 2022, ecoinvent, IPCC2021.</p> <p>Marked NO: varedeklarasjon strøm NVE, https://www.nve.no/energi/virkemidler/opprinnelsesgaranti-er-og-varedeklarasjon-for-stroemleverandorer/.</p> <p>Marked SE: AIB https://www.aib-net.org/sites/default/files/assets/facts/residual-mix/2021/AIB_2021_Residual_Mix_Results_1_1.pdf.</p>				
f. Consolidation approach for emissions; whether equity share, financial control, or operational control.	Financial control				
g. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used.	<p>NS-EN 16258:2012 Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)</p> <p>For utslippsfaktorene for strøm er det benyttet Norsk forbruksmix med 5-års snitt, for årene 2018-2022, inn i utviklingen av de «fysiske» faktorene. Den lokasjonsbaserte forbruksmixen er basert på 5-års snitt beregnet ut fra faktisk produksjon, import og eksport i Norge og Norden. Underlagsdata er hentet fra ENTSO-E Transparency Platform, og er prosessert i Excel og Power BI rapporter for å ekstrahere nordisk og norsk strømmiks. For å beregne utslippstetene er underlaget fra ENTSO brukt i Simapro sammen med passende ecoinvent prosesser for hver teknologi.</p> <p>Den «markedsbaserte» strømmiksen med opprinnelsesgaranti om fornybarstrøm er basert på norsk vannkraft. Utslippsfaktoren for restmiksen er basert på varedeklarasjonen for strømløsløst som ikke kjøper opprinnelsesgarantier og er utviklet av NVE. Ifølge NVE er faktoren basert på at strømmen med ukjent opprinnelsesgaranti erstattes med et estimat for sammensetningen av strøm som det ikke har utsendt opprinnelsesgarantier i Europa, altså en europeisk restmik.</p>				

305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Gross other indirect (Scope 3) GHG emissions in metric tons of CO2 equivalent.					
Buss	32 018	33 131	41 957	tonn CO2-ekv	
Persontog Norge	11 181	7 672	8 503	tonn CO2-ekv	
Persontog Sverige	5 674	6 256	3 881	tonn CO2-ekv	
Godstog	11 598	12 519	13 840	tonn CO2-ekv	
Annet konsern	24 739	27 066	25 262	tonn CO2-ekv	
Sum	85 210	86 644	93 443	tonn CO2-ekv	
b. If available, the gases included in the calculation; whether CO2, CH4, N2O, HFCs, PFCs, SF6, NF3, or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO2-ekvivalenter				
c. Biogenic CO2 emissions in metric tons of CO2 equivalent.					
Buss	Information unavailable			tonn CO2-ekv	
Persontog Norge	Information unavailable			tonn CO2-ekv	
Persontog Sverige	Information unavailable			tonn CO2-ekv	
Godstog	Information unavailable			tonn CO2-ekv	
Annet konsern	Information unavailable			tonn CO2-ekv	
Sum	Information unavailable			tonn CO2-ekv	
b. If available, the gases included in the calculation; whether CO2, CH4, N2O, HFCs, PFCs, SF6, NF3, or all.	<p>Upstream categories included</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Purchased goods and services 2. Capital goods 3. Fuel- and energy-related activities (not included in Scope 1 or Scope 2) 4. Upstream transportation and distribution 5. Waste generated in operations 6. Business travel 8. Upstream leased assets 				
e. Base year for the calculation, if applicable, including:	Base year for the calculation not applicable, base year/baseline not defined.				
i. the rationale for choosing it;	Not applicable				
ii. emissions in the base year;	Not applicable				
iii. the context for any significant changes in emissions that triggered recalculations of base year emissions.	Not applicable				
f. Source of the emission factors and the global warming potential (GWP) rates used, or a reference to the GWP source.	Defras 2022, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2022 En miljøutvidet kryssløpsmodell basert på handelsstatistikk fra nasjonalregnskapet, kilde Asplan Viak AS.				
g. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used.	<p>En miljøutvidet kryssløpsmodell er basert på handelsstatistikk fra nasjonalregnskapet, sammenfattet i såkalte supply-, use- og input-output tabeller. Tabellene sier noe om hvordan ulike sektorer i økonomien bruker varer fra de andre sektorene som innsatsfaktorer i sin produksjon, samt hvor mye av produksjonen som går til ulike former for sluttkonsum (offentlig, husholdninger, kapitalvarer, eksport). Disse tabellene kan bearbejdes og kombineres med utslippsstatistikk for de samme sektorene og gi en modell som er i stand til å beregne livsløpsutslipp for kjøp av 1 NOK varer eller tjenester fra en gitt sektor.</p> <p>SSB publiserer input-output tabeller og sektorvise utslippstall for Norge med ca. 2 års forsinkelse. Det samme gjelder for flere andre land og EU28 (som brukes som proxy for import til Norge). Disse tabellene kan lastes ned fra SSB og Eurostat sine nettsider og gjennomgår en omfattende bearbejding for å bli brukt i utslippsmodeller.</p>				

305-4 GHG emissions intensity	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. GHG emissions intensity ratio for the organization.	Scope 1+2, uten biogent utslipp				
Buss	0,018	0,019	0,030	kg CO2-e/personkm buss	62% økning fra 2020 til 2022
Persontog Norge	0,013	0,008	0,006	kg CO2-e/personkm ptog	50% reduksjon fra 2020 til 2022
Persontog Sverige	0,023	0,022	0,010	kg CO2-e/personkm ptog	52% reduksjon fra 2020 til 2022
Godstog	0,0076	0,008	0,0083	kg CO2-e/tonnkm godstog	9% økning fra 2020 til 2022
b. Organization-specific metric (the denominator) chosen to calculate the ratio.					
Buss	2 793	3 120	3 528	mill personkm buss	Basert på 20 personer i snitt på bussen.
Persontog Norge	1 490	1 188	2 008	mill personkm ptog	
Persontog Sverige	443	498	533	mill personkm ptog	
Godstog	2 800	3 048	3 283	mill tonnkm	
c. Types of GHG emissions included in the intensity ratio; whether direct (Scope 1), energy indirect (Scope 2), and/or other indirect (Scope 3).	Omfatter direkte forbruk av diesel i liter (scope 1) og strøm (scope 2) i kWh til fremføring av tog og buss. Buss for tog og annen energibruk i scope 3 er utelatt.				
d. Gases included in the calculation; whether CO2, CH4, N2O, HFCs, PFCs, SF6, NF3, or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO2-ekvivalenter				

305-5 Reduction of GHG emissions	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. GHG emissions reduced as a direct result of reduction initiatives, in metric tons of CO2 equivalent.	Reduction of GHG emissions not applicable, base year/baseline not defined.				
b. Gases included in the calculation; whether CO2, CH4, N2O, HFCs, PFCs, SF6, NF3, or all.	Not applicable				
c. Base year or base-line, including the rationale for choosing it.	Not applicable				
d. Scopes in which reductions took place; whether direct (Scope 1), energy indirect (Scope 2), and/or other indirect (Scope 3).	Not applicable				
e. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used.	Not applicable				

305-6 Emissions of ozone-depleting substances (ODS)	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Production, imports, and exports of ODS in metric tons of CFC-11 (trichloro-fluoromethane) equivalent.	0	0	0	tonn CFC-11	
b. Substances included in the calculation.	No production, imports, and/or exports of ODS.				
c. Source of the emission factors used.	Not applicable				
d. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used.	Not applicable				

305-7 Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions	2020	2021	2022	Unit	Comment
a. Significant air emissions, in kilo-grams or multiples, for each of the following:					
i. NOX	515,2	483,8	486,7	tonn NO2-ekv	
ii. SOX	0,56	0,64	0,73	tonn SOx	
iii. Persistent organic pollutants (POP)	Information unavailable / incomplete				
iv. Volatile organic compounds (VOC)	Information unavailable				
v. Hazardous air pollutants (HAP)	Information unavailable				
vi. Particulate matter (PM)	2,45	2,69	3,01	tonn NO2-ekv	
vii. Other standard categories of air emissions identified in relevant regulations	Not Available				
b. Source of the emission factors used.	European Environment Agency, Guidebook 2022, Emission factors, Passenger cars, light commercial trucks, heavy-duty vehicles including buses and motor cycles				
c. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used.	Basret på kjøretøykm med buss, 70% Buss Euro VI, 30% Euro V.				

GRI 403: Occupational Health and Safety 2018

Disclosure 403-1 Occupational health and safety management system

HMS-styringssystemet er en integrert del av Vygruppens styringssystem (LOS). Videre arbeider de ulike forretningsområdene i henhold til spesifikke prosedyrer og retningslinjer utformet for å støtte driften i de ulike forretningsområdene.

Forretningsområdene tog og buss er også sertifisert i henhold til anerkjente standarder som ISO 9001 Kvalitet og ISO 45001 Arbeidsmiljø. Styringssystemet til Vygruppen er utformet og implementert i henhold til nasjonale regler og lovverk og anerkjente retningslinjer fra relevante nasjonale myndigheter.

Disclosure 403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation

De ulike forretningsområdene utfører risikovurderinger på både rutinemessig og ikke-rutinemessig basis med særlig fokus på barrierehandtering. Risikovurderinger knyttet til eksponering av fare for arbeidsstyrken utføres regelmessig. Fareidentifikasjon og risikovurderinger anses som kritiske

komponenter for forebygging av arbeidsrelaterte ulykker og hendelser. Prosessene knyttet til identifisering av farer og vurdering av risiko er også underlagt regulatoriske krav og gjeldende ISO-standarder. Analyse utføres under veiledning av kvalitetsledere og/eller risikoansvarlige. Funn og lærdom fra driften anses som viktige input til den kontinuerlige forbedringsprosessen.

Prinsippet om at arbeidstakere har rett til å fjerne seg fra arbeidssituasjoner som de mener kan forårsake skade eller dårlig helse, og at arbeidstakere er beskyttet mot represalier er et grunnleggende prinsipp i arbeidsmiljøloven og ytterligere nasjonal regulering. Videre er dette prinsippet også en grunnleggende del av modus operandi i Vygruppen.

Skader på personell vurderes og alvorlige skader etterforskes i henhold til konsernets og forretningsområdets retningslinjer. Trafikkulykker knyttet til jernbane- eller bussdrift som medfører dødsfall eller alvorlige skader på personell etterforskes også av politiet eller Statens Havarikommisjon.

Disclosure 403-3 Occupational health services

Forebygging av skader og overordnet arbeid for å sikre et trygt arbeidsmiljø på tvers av konsernet utføres i

henhold til avtale med bedriftshelsetjeneste levert av eksternt leverandør Falck Helse AS. I henhold til nasjonale regler og forskrifter har alle Vy-ansatte rett til å kontakte tjenesteleverandøren. Kontaktinformasjon er tilgjengelig på intranettet.

Disclosure 403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety

I samsvar med nasjonale regler og forskrifter og ISO 45001-krav, utføres driften under konsultasjon og tilsyn av ansattes representanter og utvalg. Det etableres utvalg innen hvert forretningsområde og møtes regelmessig. Referater fra møter er åpent tilgjengelig på intranett.

Videre opererer Vygruppen og dens enheter under prinsippet om nært samarbeid med både arbeidstakerrepresentanter og tillitsvalgte, og slik representasjon er derfor også sikret på styrenivå.

Disclosure 403-5 Worker training on occupational health and safety

Alle ansatte og operative ansatte spesielt, er underlagt passende opplæring knyttet til operasjonelle prosedyrer og helse og sikkerhet. Førstelinjeoperatører innen buss-, jernbane- og godsvirksomhet er underlagt spesiell opplæring i sikker drift. Opplæring og læringsaktiviteter er tilgjengelig som en del av læringsstyringssystemer (LMS). Videre skal ledelsen regelmessig gjennomgå obligatorisk opplæring innen helse og sikkerhet på arbeidsplassen i samsvar med regler og forskrifter. Ledere har også en rolle i å fremme trygt arbeid og en arbeidsplass basert på tillit og psykologisk sikkerhet er en del av lederopplæringen.

Disclosure 403-6 Promotion of worker health

Det å fremme arbeidstakers helse er en viktig del av det samlede samarbeidet med bedriftshelsetjenesten. På grunn av vår virksomhets natur, der størstedelen av det daglige arbeidet er preget av stillesittende arbeidsstillinger (dvs. sittende) og rotasjon, er arbeidernes helse et viktig tema for å forebygge og redusere arbeidsrelaterte helseproblemer. Både buss- og jernbanevirksomheten vår har utviklet e-læring og supplerende veiledning i forhold til

dette problemet. Vi samarbeider også med det nasjonale transportsektorprogrammet (IA Bransjeprogrammet) for å fremme arbeidstakers helse for å redusere sykefraværet.

Disclosure 403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships

Forebyggende og avbøtende innsats knyttet til kontraktsstyring og anbudsprosessen ivaretas av prosessbeskrivelser og retningslinjer gitt av innkjøpsavdelingen. Videre er leverandørene regelmessig gjenstand for kontroll, og anbudsinvitasjoner (ITTs) inkluderer Vygruppens forventninger til leverandørene tilnærming til HMS. Oppfølging av eksisterende kontrakter med særlig fokus på HMS fremgår også av konsernets HMS-erklæring.

Disclosure 403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system

Styringssystemet til Vygruppen og enhetene er i samsvar med nasjonale regler og forskrifter. Jernbane- og bussdriften er også sertifisert i henhold til gjeldende ISO-standarder.

Alle ansatte er omfattet av styringssystemet. Eksterne arbeidere forventes å utføre arbeidet sitt i henhold til vårt styringssystem.

Disclosure 403-9 Work-related injuries

Statistikk og oversikt over kategorier av arbeidsrelaterte skader presenteres for toppledelsen og styret på månedlig basis. Statistikken er beregnet i henhold til beste praksis i bransjen (registrerbare arbeidstimer pr 1.000.000 arbeidstimer) og fokuserer på arbeidsrelaterte skader med (H1) og uten fravær (H2).

Arbeidsrelaterte skader på arbeidere som ikke er ansatte registreres ikke av Vy, men arbeiderens arbeidsgiver.

Erfaringer fra skadeevalueringer føres tilbake til drift og brukes til forbedringsformål. Lignende skader på tvers av konsernet diskuteres i Vygruppens HMS nettverk.

	2022	2021	2020
Antall dødsfall medarbeidere	1	1	0
Antall dødsfall kunder	0	0	0
Antall dødsfall eksterne	3	5	2
Antall alvorlige personskader medarbeidere (>24 t. sykehus)	3	2	3
Antall alvorlige personskader kunder (>24 t. sykehus)	11	1	2
Antall alvorlige personskader eksterne (>24 t. sykehus)	6	5	3
Antall jernbaneulykker	15	17	24
Antall medarbeidere	11 512	12 457	11 284
Antall årsverk	9 746	9 760	9 250
Sykefravær	8.0 %	7.8 %	8.1 %
H1 (antall skader medarbeidere med fravær per mill. arbeids-timer)	6.6	5.3	5.0
H2 (antall skader med og uten fravær per mill. arbeidstimer)	8.2	6.1	NA

Disclosure 403-10 Work-related ill health

Detaljert statistikk som spesifiserer arbeidsrelatert dårlig helse er ikke tilgjengelig. Langtids sykefravær følges detaljert opp iht. vedtatte retningslinjer. Langtids sykefraværet i 2022 er på 4,5 prosent.

Arbeidsrelatert dårlig helse for arbeidere som ikke er ansatte, registreres ikke av Vy, men arbeiderens arbeidsgiver.

GRI 416: Customer Health and Safety 2016

Disclosure 416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories

a) Vygruppens hovedaktiviteter er transport av personer og gods på vei og jernbane. Persontransport er alltid forbundet med en viss risiko, selv om risikoen er meget lav og allment akseptert i samfunnet. Vygruppen vurderer derfor at all persontrafikk omfattes av GRI 416. Godstrafikken på bane har ikke samme direkte risikopåvirkning på sine kunder, men denne transportformen er også forbundet med en iboende risiko og inkluderes således også i vår rapportering etter GRI 416.

Disclosure 416-2 Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services

i. Vygruppen har ikke hatt mangelfullt samsvar med krav som har resultert i bøter eller annen form for straff.

ii. Vygruppen har ikke hatt mangelfullt samsvar med krav som har resultert i advarsler fra offentlige myndigheter. Vygruppen velger under dette punktet å rapportere avvik gitt i revisjoner av tilsynsmyndighetene for jernbane, Statens jernbanetilsyn (Sjt) i Norge og Transportstyrelsen i Sverige. I Norge ble det gjennomført 3 tilsyn av Sjt som til sammen resulterte i 8 avvik for persontogtrafikken og 4 avvik for godstogtrafikken. I Sverige ble det gjennomført 2 revisjoner av Transportstyrelsen som resulterte i 7 avvik for persontogtrafikken og 3 avvik for godstogtrafikken. Rapportene beskriver at selskapene har god sikkerhetsstyring, ingen av avvikene vurderes å være av alvorlig art og alle avvik er lukket og tilsynene avsluttet.

iii. Hoveddelene av persontogvirksomheten i Norge er sertifisert etter ISO 9001, ISO 14001 og ISO 45001. Det ble gjennomført revisjon på alle tre standarder i 2022 uten avvik eller merknader. Persontogvirksomheten i Sverige er sertifisert etter ISO 9001 og ISO 14001 og det ble ikke gitt avvik i revisjon i 2022. Bussvirksomheten i Norge er sertifisert etter ISO 9001, ISO 14001, ISO 39001 og ISO 45001. I revisjon av vår etterlevelse av disse standardene ble det gitt 2 avvik og 19 merknader. Bussvirksomheten i Sverige ble revidert etter ISO 39001 og ISO 14001, som til sammen resulterte i 7 avvik. Alle avvik er lukket og revisjonene er avsluttet.

Forklaring av temaer og begrunnelse for plassering

Å få flere til å velge klimavennlig logistikk- og transportalternativ

- Kollektivandelen i Norge og Norden er i dag lav. Jo flere som reiser kollektivt i stedet for privatbil eller fly, samt frakter gods på skinner i stedet for vei sparer samfunnet for store klimagassutslipp. I tillegg gir kollektivtransport andre positive effekter som redusert støy, mindre arealbruk, mindre ressursbruk gjennom deling, redusert kø, færre ulykker og redusert svevestøv og mikroplast. Arbeid for å få flere til å velge klimavennlig er essensielt for at Norge skal nå sine klimamål eller at Vy som transport- og godsoperatør skal vinne anbud eller få flere kunder.
- Dette temaet er både våre interessenter og Vy svært opptatt av – redusere klimagassutslipp og bistå Norge med å nå sine miljømål. Flere reisende og mer gods fra vei til skinner er essensielt for Vy sin lønnsomhet.

Sikkerhet for kunder og ansatte

- Fremføring av store og tunge kjøretøy medfører risiko, det er derfor essensielt å aktivt jobbe for å minimere sannsynligheten for skader eller ulykker. En trygg transportopplevelse er nødvendig for å bidra til å øke kundetilfredshet og lojalitet, samt øke sannsynligheten for at kunder vil velge selskapet igjen ved fremtidige reiser. Høy sikkerhet er også en viktig parameter for å vinne anbud.
- Det er essensielt for våre interessenter at våre tjenester er trygge. Det skal være trygt å gå på jobb eller reise med Vy. Ulykker kan svekke kundetilfredshet og lojalitet, noe som kan påvirke antall reisende eller sannsynligheten for å vinne anbud, som igjen vil kunne svekke økonomien til selskapet.

Pålitelig transport

- Høy regularitet og punktlighet er svært viktig for at kunder skal velge å reise med tog og buss over privatbil, eller velge å frakte gods på skinner i stedet for vei. Transport som ikke er pålitelig vil redusere kundetilfredshet og antall kunder som velger å reise kollektivt.
- Regularitet og punktlighet er svært viktig for at kunder skal velge å benytte seg av våre produkter og tjenester. Lav pålitelighet har tett korrelasjon med kundetilfredshet og antall reiser, som igjen påvirker økonomien til selskapet.

Lojalitet og trivsel på arbeidsplassen

- Trivsel og arbeidsglede gir bedre livskvalitet for den enkelte medarbeider og har mye å si for kvaliteten på det arbeidet som utføres. Trivsel kan også bidra til lavere sykefravær. Arbeidsplasser med høy trivsel og godt psykososialt arbeidsmiljø har dessuten lettere for å rekruttere og holde på medarbeiderne sine.
- Interessenter ønsker at Vy skal være en anstendig arbeidsplass som overholder regler og krav. Trivsel og arbeidsglede kan bidra til lavere sykefravær og mindre turnover, som igjen har stor påvirkning på selskapets økonomi.

Effektiv ressursutnyttelse

- Omhandler kostnadseffektivitet (å gjøre tingene

riktig), formåls effektivitet (å gjøre de riktige tingene) og prioriteringseffektivitet (å prioritere mellom ulike mål og formål som kan være i konflikt med hverandre) slik at man samlet sett oppnår høyest mulig grad av måloppnåelse.

- Interessenter forventer og er opptatt av at et statlig eid selskap skal forvalte fellesskapets midler på best mulig måte. Kostnadseffektivitet og høyest mulig grad av måloppnåelse har en stor innvirkning på Vy sin økonomi.

Klimavennlig drift og ansvarlig forbruk

- For å minimere klima- og miljøpåvirkning og sikre konkurransekraft i markedet er det viktig å sette søkelys på klimavennlig drift og ansvarlig forbruk. Dette gjøres gjennom å fase inn ny og utslippsfri teknologi, samt jobbe for mest mulig energieffektiv fremføring av kjøretøy. Vy ønsker å redusere ressursbruken, miljødeleggelse og klimautslipp ved å agere som et ansvarlig selskap.
- Interessenter er svært opptatt av at Vy skal minimere klima- og miljøpåvirkning. For Vy sin del er det sentralt for å sikre konkurransekraft i markedet (både vinne anbud og redusere driftskostnader ved energieffektiv fremføring).

Rekruttering, opplæring og kompetanseutvikling

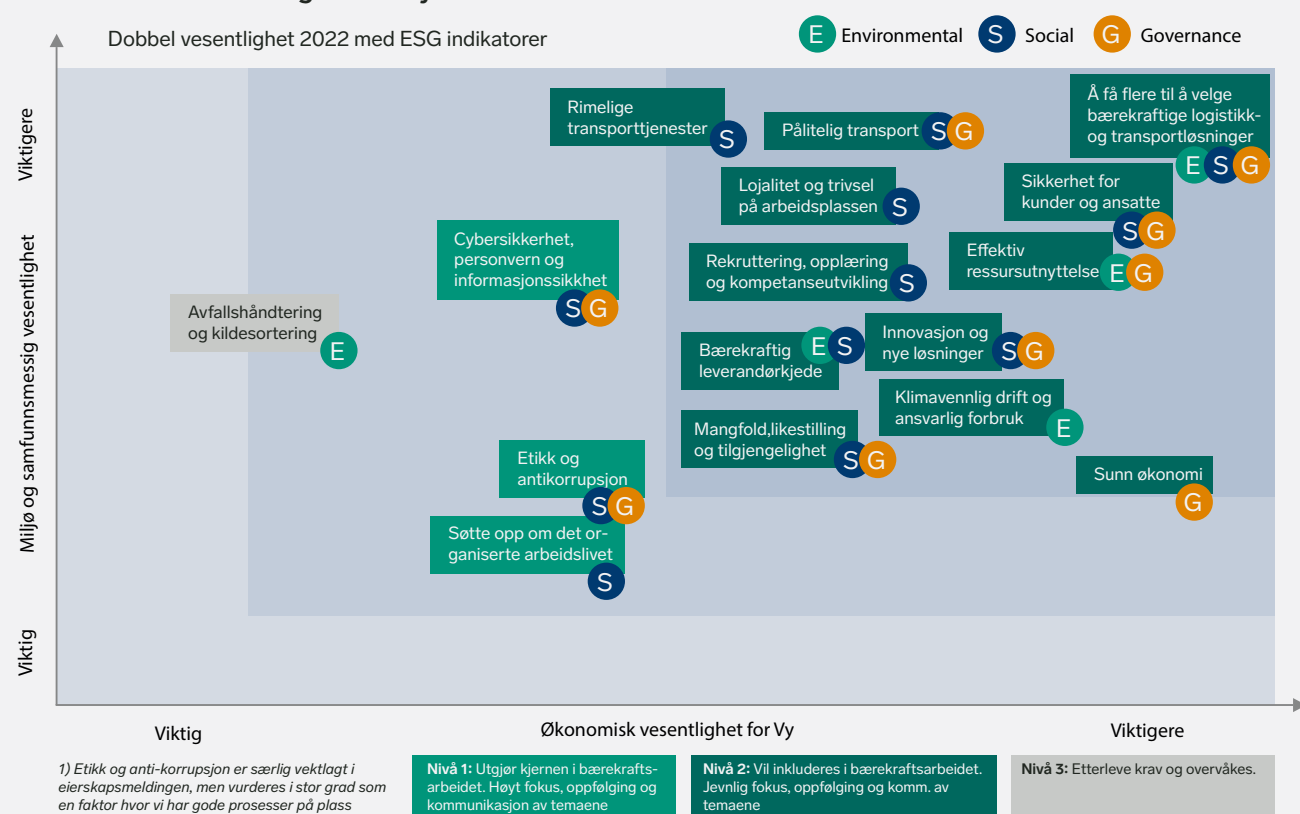
- Rekruttere og beholde kvalifisert og relevant kompetanse er svært viktig for bedriften, nettopp fordi det å få de riktige ansatte med på laget kan være avgjørende for å realisere bedriftens strategier og resultater. Alle arbeidstakere skal få den opplæringen, øvelsen og instruksjonen de trenger for å utføre arbeidet på en sikker måte og for å kunne mestre arbeidsoppgavene sine. Når ansatte får brukt og utviklet sin kompetanse blir de ikke bare mer engasjerte, men kvalitet på tjenestene de leverer blir også bedre. Ved å jobbe strategisk med kompetanseutvikling får en bedrift kompetansen som trengs for å dekke nåværende og fremtidige behov.
- Interessenter forventer og er opptatt av at et statlig eid selskap skal ha gode prosesser knyttet til dette området. Relevant kompetanse er svært viktig for Vy, nettopp fordi det å få de riktige ansatte med på laget kan være avgjørende for å realisere bedriftens strategier og resultater. Riktig kompetanse påvirker også sikkerheten, som igjen er viktig for et transportselskap sin lønnsomhet.

Mangfold, likestilling og tilgjengelighet

- Mangfold og likestilling kan føre til økt produktivitet, innovasjon, bedre beslutningsprosesser, økt medarbeidertilfredshet og lavere turn-over. Tilgjengelighet handler om å tilrettelegge for mennesker med spesielle behov (som regel grunnet funksjonshemninger), og berører blant annet områdene informasjons- og kommunikasjonsteknologi, transport og tilgang til produkter.
- Interessenter er opptatt av at selskapet skal speile samfunnet som helhet, ikke diskriminere og at transport skal være tilgjengelig for de med funksjonsnedsettelse. Temaet kan påvirke økonomien til Vy positivt ved at vi kan tiltrekke og beholde en mangfoldig gruppe talenter, noe som kan føre til en mer innovativ og produktiv arbeidsstyrke. Vi kan også

Dobbel vesentlighetsanalyse

Dobbel vesentlighet 2022 med ESG indikatorer



1) Etikk og anti-korrupsjon er særlig vektlagt i eierskapsmeldingen, men vurderes i stor grad som en faktor hvor vi har gode prosesser på plass

øke kundetilfredshet og lojalitet ved å bedre speiler og forstå behovene til vår mangfoldige kundebase. Brudd på lover om likestilling og tilgjengelighet kan medføre sanksjoner, tap av omdømme og bøter.

Bærekraftig leverandørkjede

- Sikre en ansvarlig forretningspraksis ved å ivareta menneske- og arbeidstakerrettigheter, samfunn og miljø gjennom leverandørkjeden. Stille krav til våre forretningspartnere og gjennom kontraktsbestemmelser følger vi opp kravene. Det er viktig å ha kunnskap om hvordan menneskerettigheter ivaretas i hele leverandørkjeden.
- Interessenter er opptatt av at Vy som et stort og statlig eid selskap skal ivareta menneske- og arbeidstakerrettigheter, samfunn og miljø gjennom leverandørkjeden. Brudd på regler og interne føringer kan medføre tap av omdømme, kunder og anbud – noe som igjen vil påvirke økonomien negativt.

Rimelige transporttjenester

- Gi bredere tilgang til befolkningen for å kunne benytte seg av kollektivtransport. Dette kan bidra til å redusere trafikkbelastning og forbedre miljøet, samt øke tilgjengeligheten til eks. arbeidsplasser.
- Rimelige transporttjenester kan også bidra til å øke kundetilfredshet og lojalitet ved at de gir kundene en mer tilgjengelig og økonomisk attraktiv måte å reise på. Dette kan bidra til å øke antallet kunder og salget, samt øke selskapets omdømme og konkurranseevne. I tillegg gir rimelige transporttjenester muligheten til å nå nye grupper av kunder, for eksempel lavtlønnstakere eller pensjonister, som ellers ikke ville benyttet seg av kollektivtransport på grunn av høye kostnader. Rimelige transporttjenester kan bidra til å fremme sosial inkludering ved at de gir alle en mulighet til å delta i samfunnet og nå sine mål, uavhengig av inntekt. Det er også viktig for Vy å kunne være så kostnadseffektivt at vi vinner anbud i tillegg til at sluttbruker velger å reise med oss eller benytte produktene våre.
- Interessenter er opptatt av at buss og tog skal være konkurransedyktige på pris sammenlignet med fly eller privatbil, det samme gjelder for transport på skinner i stedet for vei. Dersom prisene er for høye vil Vy tape markedsandeler og anbud, noe som i stor grad vil påvirke økonomien.

Sunn økonomi

- Essensielt for å sikre arbeidsplasser og bedriftens eksistens, samt gi rom for bedringsarbeid, investeringer og ytterligere vekst.
- Interessenter er opptatt av at fellesskapets midler skal ivaretas på en god og langsiktig måte. En solid økonomisk grunnmur gjør at selskapet kan tåle nedgangstider i økonomien og planlegge for fremtidig vekst.

Etikk og anti-korrupsjon

- Påvirker bedriftens omdømme og tillit blant kunder, partnere, ansatte og samfunnet for øvrig. En bedrift med en dårlig etisk standard eller en historie med korrupsjon vil ha en negativ innvirkning på sin konkurranseevne og sin evne til å rekruttere og beholde ansatte. Korrupsjon og ulovlig aktivitet kan føre til sanksjoner og straffeforølgelse, og kan også føre til

tap av tillit og forretningsmuligheter.

- Interessenter er opptatt av at Vy skal ha en høy etisk standard uten korrupsjon, som igjen er nødvendig for et positivt omdømme og et godt rykte. Korrupsjon og dårlig forretningsetikk kan føre til straffegebyr og negativ omtale, tap av anbud og kunder, noe som kan skade selskapets økonomi.

Cybersikkerhet, personvern og informasjonssikkerhet

- Cybersikkerhet muliggjør produktivitet og innovasjon ved å gi mennesker og selskaper tryggheten til å bruke nettet. De rette løsningene og prosessene gjør det mulig for bedrifter og myndigheter å dra nytte av teknologi for å forbedre hvordan de kommuniserer og leverer tjenester på, uten å øke risikoen for angrep.
- Interessenter er opptatt av at regelverk og lover overholdes for å sikre at deres personlige data er trygge. Cybertrusler kan påvirke økonomien til Vy negativt dersom det stanser transport eller gjennom eks. løsepengevirus.

Innovasjon og nye løsninger

- Innovasjon er nødvendig for at et selskap skal kunne overleve på lengre sikt. Uten innovasjoner er det umulig for selskapet å forbedre sine prosesser, produkter og tjenester. Innovasjoner er derfor nødvendig for at et selskap skal kunne tilpasse seg stadig raskere endringer i markedet.
- Digitale og sømløse reiseopplevelser skal gi kundene en mer behagelig og effektiv reiseopplevelse. Dette inkluderer å gi kundene muligheten til å enkelt bestille og administrere reiser, samt å tilby tjenester som online innsjekk, mobilbilletter og live tracking av transportmiddel. Dette kan bidra til å øke tilfredsheten hos kundene og øke lojaliteten. I tillegg gir digitale og sømløse reiseopplevelser transportselskapene muligheten til å samle inn data om kundene, noe som kan hjelpe dem med å forbedre sine tjenester og tilpasse seg kundenes behov. Dette kan også bidra til å øke effektiviteten og redusere kostnadene ved å automatisere prosesser og eliminere papirbaserte systemer. Til slutt gir digitale og sømløse reiseopplevelser transportselskapene en konkurransefordel over de som ikke tilbyr slike tjenester, noe som kan hjelpe dem med å vinne nye kunder og øke salget.
- Interessenter er opptatt av at Vy skal forbedre sine prosesser, produkter og tjenester. For Vy sin økonomi er det nødvendig med løpende innovasjon for å beholde markedsandeler og vokse i nye markeder. Interessenter er opptatt av å få en mer behagelig og effektiv reiseopplevelse gjennom nye og forbedrede digitale tjenester. Dette inkluderer å gi kundene løpende nye digitale muligheter. Dette påvirker økonomien til Vy gjennom å øke effektiviteten og redusere kostnadene ved å automatisere prosesser. Til slutt gir digitale og sømløse reiseopplevelser transportselskapene en konkurransefordel over de som ikke tilbyr slike tjenester, noe som kan hjelpe dem med å vinne nye kunder og øke salget.

Avfallshåndtering og kildesortering

- En bedrift som ikke håndterer sitt avfall på en forsvarlig måte kan forårsake forurensning og skade på miljøet, samt bidra til global oppvarming og klimaendringer.

Kildesortering og gjenvinning av materialer kan bidra til å redusere avfallsmengden som sendes til deponier, og øke mengden av materialer som kan gjenbrukes eller resirkuleres. I tillegg kan avfallshåndtering og kildesortering bidra til å redusere kostnadene for avfallshåndtering, da resirkulerte materialer ofte kan selges tilbake til markedet til en lavere pris enn nye råvarer.

- Interessenter forventer at Vy håndterer dette på en god måte. For Vy sin del har vi begrensede mengder med avfall og spesielt farlig avfall, som igjen har en mindre påvirkning på selskapets økonomi.

Støtte opp om det organiserte arbeidslivet

- En god relasjon med ansatte bidrar til en mer positiv arbeidskultur. Ved å støtte opp om det organiserte arbeidslivet kan en bedrift bidra til å fremme en

mer rettferdig lønnspolitikk, bedre arbeidsforhold og arbeidsmiljø, samt økt produktivitet og arbeidstilfredshet blant sine ansatte. Et godt samarbeid med fagforeninger og arbeidstakerorganisasjoner bidra til å forbedre bedriftens beslutningsprosesser og beslutningstaking, da det gir muligheter for dialog og godt samarbeid.

- Interessenter forventer at Vy fremmer en rettferdig lønnspolitikk og sikrer et godt arbeidsmiljø. Ved å støtte opp om et organiserte arbeidsliv, kan Vy skape en positiv arbeidskultur og øke motivasjonen hos medarbeidere, noe som kan føre til økt produktivitet og bedre økonomiske resultater. Organiserte arbeidsforhold kan bidra til å redusere sykefravær og øke tilstedeværelse, noe som kan øke produktiviteten og redusere kostnadene ved å dekke opp for sykdom.

Content Index

GRI Content Index		
Statement of use	Vygruppen (Vy Group) has reported the information cited in this GRI content index for the period January 1 2022 to December 31 2022 with reference to the GRI Standards.	
GRI 1 used	GRI 1: Foundation 2021	
GRI STANDARD	DISCLOSURE	LOCATION
GRI 2: General Disclosures 2021	2-1 Organizational details	Annual and Sustainability report 2022 page 70-71
	2-2 Entities included in the organization's sustainability reporting	Annual and Sustainability report 2022 page 63
	2-3 Reporting period, frequency and contact point	Annual and Sustainability report 2022 page 147
	2-4 Restatements of information	Annual and Sustainability report 2022 page 126-127
	2-5 External assurance	Annual and Sustainability report 2022 page 147
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	Annual and Sustainability report 2022 page 147-148
	2-7 Employees	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-8 Workers who are not employees	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-9 Governance structure and composition	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-10 Nomination and selection of the highest governance body	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-11 Chair of the highest governance body	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-13 Delegation of responsibility for managing impacts	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting	Annual and Sustainability report 2022 page 148
	2-15 Conflicts of interest	Annual and Sustainability report 2022 page 149
	2-16 Communication of critical concerns	Annual and Sustainability report 2022 page 149
	2-17 Collective knowledge of the highest governance body	Annual and Sustainability report 2022 page 149
	2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body	Annual and Sustainability report 2022 page 149
	2-19 Remuneration policies	Annual and Sustainability report 2022 page 149
	2-20 Process to determine remuneration	Annual and Sustainability report 2022 page 149
2-21 Annual total compensation ratio	Annual and Sustainability report 2022 page 149	
2-22 Statement on sustainable development strategy	Annual and Sustainability report 2022 page 149	
2-23 Policy commitments	Annual and Sustainability report 2022 page 149	
2-24 Embedding policy commitments	Annual and Sustainability report 2022 page 150	
2-25 Processes to remediate negative impacts	Annual and Sustainability report 2022 page 151	
2-26 Mechanisms for seeking advice and raising concerns	Annual and Sustainability report 2022 page 151	
2-27 Compliance with laws and regulations	Annual and Sustainability report 2022 page 151	
2-28 Membership associations	Annual and Sustainability report 2022 page 151	
2-29 Approach to stakeholder engagement	Annual and Sustainability report 2022 page 151	
2-30 Collective bargaining agreements	Annual and Sustainability report 2022 page 151	
205-1 Operations assessed for risks related to corruption	Annual and Sustainability report 2022 page 154	
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-2 Communication and training about anti-corruption policies and procedures	Annual and Sustainability report 2022 page 154
	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	Annual and Sustainability report 2022 page 155

GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	Annual and Sustainability report 2022 page 155
	302-2 Energy consumption outside of the organization	Annual and Sustainability report 2022 page 156
	302-3 Energy intensity	Annual and Sustainability report 2022 page 156
	302-4 Reduction of energy consumption	Annual and Sustainability report 2022 page 156
	302-5 Reductions in energy requirements of products and services	Annual and Sustainability report 2022 page 157
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	Annual and Sustainability report 2022 page 157
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Annual and Sustainability report 2022 page 158
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Annual and Sustainability report 2022 page 159
	305-4 GHG emissions intensity	Annual and Sustainability report 2022 page 159
	305-5 Reduction of GHG emissions	Annual and Sustainability report 2022 page 160
	305-6 Emissions of ozone-depleting substances (ODS)	Annual and Sustainability report 2022 page 160
	305-7 Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	Annual and Sustainability report 2022 page 160
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	Annual and Sustainability report 2022 page 160
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	Annual and Sustainability report 2022 page 160
	403-3 Occupational health services	Annual and Sustainability report 2022 page 160
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	Annual and Sustainability report 2022 page 161
	403-5 Worker training on occupational health and safety	Annual and Sustainability report 2022 page 161
	403-6 Promotion of worker health	Annual and Sustainability report 2022 page 161
	403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	Annual and Sustainability report 2022 page 161
	403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system	Annual and Sustainability report 2022 page 161
	403-9 Work-related injuries	Annual and Sustainability report 2022 page 161
	403-10 Work-related ill health	Annual and Sustainability report 2022 page 162
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	Annual and Sustainability report 2022 page 162
	416-2 Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	Annual and Sustainability report 2022 page 162



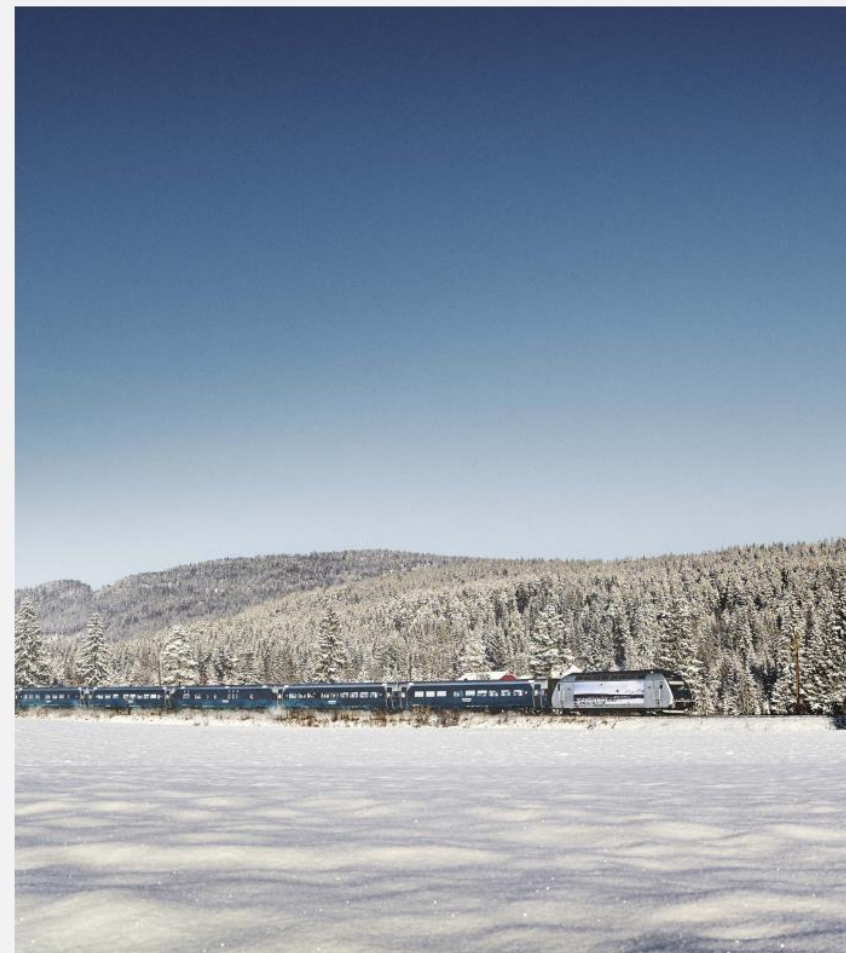


2022



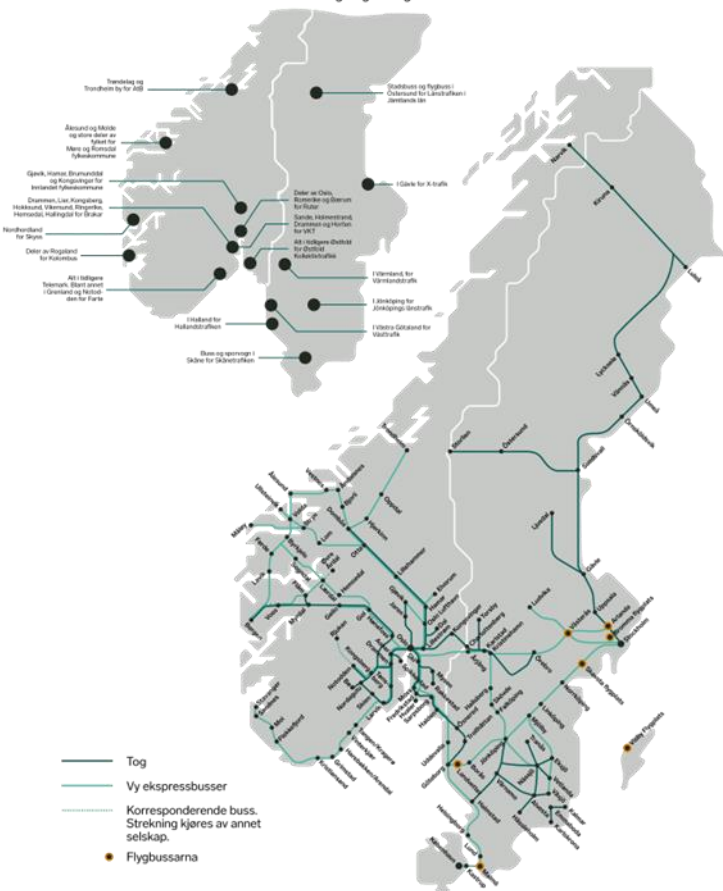
Når hver tur teller

Års- og bærekraftsrapport 2022 for Vygruppen



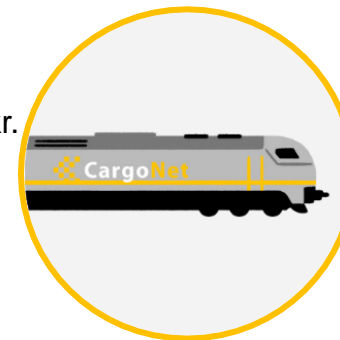
Vy er et nordisk transportkonsern

Lokalbuss i Norge og Sverige



Persontog

Omsetning 2022: 7 947 mill. kr.
2 566 årsverk



Gods

Omsetning 2022: 1 247 mill. kr
402 årsverk



Buss

Omsetning 2022: 7 621 mill. kr.
6 090 årsverk



Kundeopplevelse og innovasjon

Utvikling av mobilitetstjenester og bærekraftig reiseliv



Nøkkeltall drift og leveranse

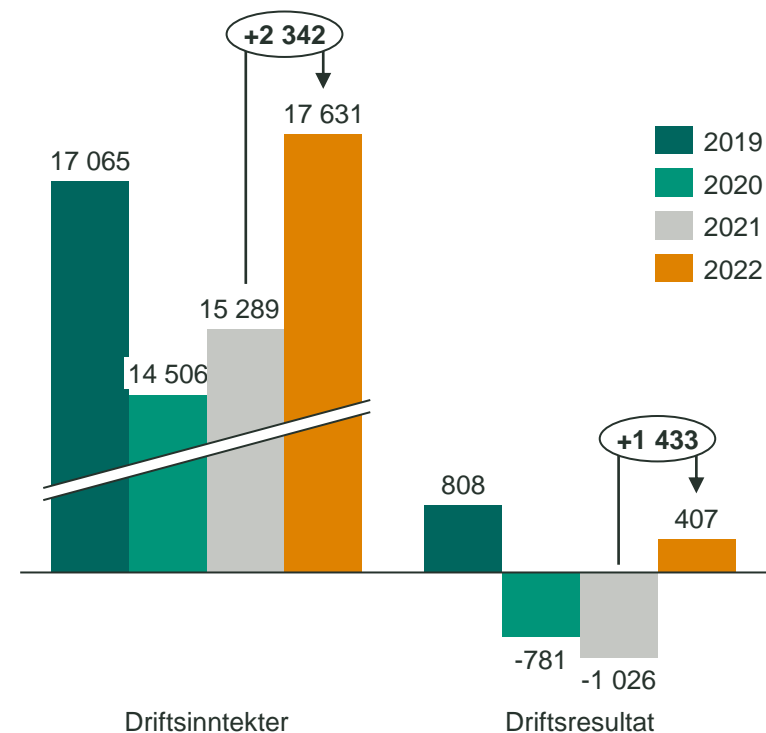
	2022	2021	2020	2019
Vygruppen				
Sykefravær siste 12 mnd.	8,0	7,8	8,1	7,1
H1 (skader med fravær per mill. arbeidstimer)	6,6	5,3	5,1	7,9
Persontog				
Antall togreiser (mill.)	55,7	35,8	39,4	78,7
Produerte setekm. (mill.)	10 957	10 723	10 637	12 679
Punktlighet (Norge)	85 %	88 %	91 %	86 %
Kundetilfredshet (indeks 0-100)	78	74	69	67
Buss				
Antall bussreiser (mill.)	110,8	77,1	77,7	125,9
Produerte vognkm. (mill.)	206,8	183,5	161,4	169,4
Kundetilfredshet - ekspressbuss (indeks 0-100)	85	84	85	NA
Godstransport				
Antall transporterte TEU (1 000)	374	369	340	333
Antall netto tonnkm. (mill.)	3 283	3 047	2 800	3 190
Punktlighet	88 %	92 %	93 %	95 %

Vy har positivt resultat for første gang etter COVID-19 pandemien

MNOK	2022	2021	2020	2019
Driftsinntekter	17 631	15 289	14 506	17 065
Driftsresultat	407	-1 026	-781	808
Resultat før skattekostnad	158	-1 182	-975	699
Resultat etter skatt	133	-1 026	-858	564
Netto kontantstrøm fra drift	1 952	1 544	1 216	1 910
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-1 802	-1 710	-1 579	-1 903
Egenkapitalavkastning (rull. 12 mndr.)	4,5 %	-27,1 %	-18,7 %	11,2 %
Egenkapitalandel	23,3 %	16,9 %	24,8 %	29,1 %
NIBD (nominell inkl. netto pensj.gjeld)	5 658	8 240	6 519	3 557
Antall årsverk	9 746	9 760	9 250	9 308

Bedring i resultat etter COVID-19 pandemien

MNOK	2022	2021	2020	2019
Driftsinntekter	17 631	15 289	14 506	17 065
Lønn og andre personalkostnader	7 276	6 668	6 266	6 605
Avskrivninger og nedskrivninger	2 282	2 280	2 389	2 230
Andre kostnader	7 678	7 340	6 613	7 570
Driftskostnader	17 236	16 288	15 268	16 405
Res. andel i tilkn. selskap/felleskontr. virksomh.	12	-27	-19	148
Driftsresultat	407	-1 026	-781	808
Sum finansielle poster	-249	-156	-194	-109
Resultat før skatt	158	-1 182	-975	699
Skattekostnad	-25	156	117	-135
Resultat etter skatt	133	-1 026	-858	564

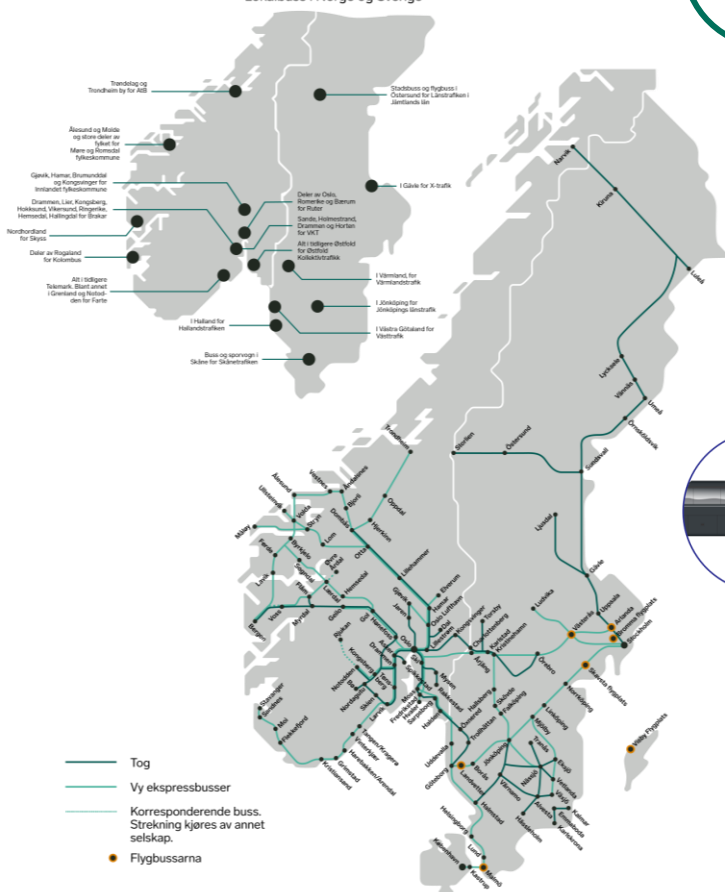


Balanse

MNOK	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
Sum anleggsmidler	10 182	12 528	11 513	9 169
Sum omløpsmidler	5 161	5 137	5 395	7 603
Sum eiendeler	15 343	17 665	16 908	16 772
Egenkapital	3 572	2 992	4 196	4 873
Sum langsiktig gjeld	6 704	9 615	8 202	7 077
Kortsiktig gjeld	5 067	5 058	4 510	4 822
Sum gjeld og egenkapital	15 343	17 665	16 908	16 772
Netto rentebærende gjeld - inkl. netto pensjonsgj.	5 658	8 240	6 519	3 557
Egenkapitalavkastning (ROE)	4,5 %	-27,1 %	-18,7 %	11,2 %
Egenkapitalandel	23,3 %	16,9 %	24,8 %	29,1 %

Økonomi og nøkkeltall per segment

Lokalbuss i Norge og Sverige



Persontog

MNOK	2022	2021	2020
Antall reiser (mill.)	55,7	35,8	39,4
Producerte setekm. (mill.)	10 957	10 723	10 637
Driftsinntekter	7 947	7 023	7 269
Driftsresultat	576	-860	-305
Segmenteiendeler	3 871	5 647	6 027
Investeringer	270	963	1 535
Antall årsverk	2 566	2 733	2 872



Buss

MNOK	2022	2021	2020
Antall reiser (mill.)	110,8	77,1	77,7
Producerte vognkm. (mill.)	206,8	183,5	161,4
Driftsinntekter	7 621	6 410	5 627
Driftsresultat	25	-4	-331
Segmenteiendeler	7 192	7 579	6 286
Investeringer	261	2 203	1 678
Antall årsverk	6 090	5 904	5 492



Gods

MNOK	2022	2021	2020
Antall transp. TEU Norge (1 000)	374	369	340
Antall netto tonnkm. (mill.)	3 283	3 047	2 800
Driftsinntekter	1 247	1 065	975
Driftsresultat	19	71	-20
Segmenteiendeler	1 257	1 103	1 111
Investeringer	284	111	65
Antall årsverk	402	378	387



Kundeopplevelse og innovasjon

MNOK	2022	2021	2020
Antall reiser Flåmsbana (1 000)	557	157	146
Driftsinntekter	157	168	140
Driftsresultat	-99	-166	-212
Segmenteiendeler	230	226	170
Antall årsverk	73	74	64

Viktige hendelser

- **Økte kostnader og vanskeligheter i forsyningskjedene**

- 2022 har vært preget av nye utfordringer; krig i Ukraina, energimangel, inflasjon, økonomisk nedgang og økende klimautfordringer

- **Vekst i antall reiser sammenlignet med 2021 etter opphevelse av smitteverntiltak men fremdeles under 2019-nivå**

- Som følge av mindre restriksjoner knyttet til Covid-19, har passasjertallet gradvis steget i løpet av 2022 men er fremdeles under 2019-nivå som følge av ny bølge med pandemi og smitteverntiltak i starten av året
- Økning i antall reiser med persontog i Norge med 58% sammenlignet med 2021, og en nedgang på 16% sammenlignet med 2019
- Økning i antall reiser med buss på 44% sammenlignet med 2021, og en nedgang på 12% sammenlignet med 2019
- Vys reiselivssatsing har blitt kraftig rammet av koronapandemien, men ser en betydelig bedring i etterspørselen i 2022 sammenlignet med fjoråret. Antall reiser på Flåmsbanen var på 59% av 2019-nivå

- **Prosess for direktetildeling av trafikkpakkene på Østlandet**

- Betydelig arbeid med anbud på trafikkpakkene for persontog på Østlandet, og usikkerhet når det gjelder tildeling og tidsplan for denne

- **Tilbud til kundene**

- Det er økende interesse i markedet for å flytte gods fra vei til bane, og kundetilbudet er økt betydelig med flere avganger på Nordlandsbanen (næringsmidler og fisk) og mot Sør-Sverige
- Den fleksible billettløsningen «Smartpris» er gjort tilgjengelig for alle togkunder på Østlandet
- Kolombus og Vy lanserer stor selvkjørende buss i Stavanger sentrum. Bussen er 8,3 meter lang og er registrert for 21 sitteplasser, i tillegg til ståplasser
- Fra desember 2022 bli nye liggestoler blir tatt i bruk på nattogene på Bergensbanen
- I Sverige er Bus4You på førsteplass på SKIs kundeundersøkelse for persontransport for 12. året på rad. I Norge er Vy Express årets klatrer på Norsk Kundebarometer. PwC kårer Vy til en av årets klimavinnere

Finanskalender

Styrebehandling:	Resultat:
31.05.2023	Tertialregnskap T1 2023
27.09.2023	Tertialregnskap T2 2023



- Års- og bærekraftsrapporten er i sin helhet publisert på Vy.no